



ACADEMIA MILITAR

O meio ciclo na GNR: a sua implementação no dispositivo territorial

Autor: Aspirante de GNR Infantaria Rui André Almeida Quintinha

Orientador: Capitão de GNR Cavalaria Marcelo Filipe Ferreira Lourenço Pessoa

Relatório Científico Final do Trabalho de Investigação Aplicada

Lisboa, agosto de 2012



ACADEMIA MILITAR

O meio ciclo na GNR: a sua implementação no dispositivo territorial

Autor: Aspirante de GNR Infantaria Rui André Almeida Quintinha

Orientador: Capitão de GNR Cavalaria Marcelo Filipe Ferreira Lourenço Pessoa

Relatório Científico Final do Trabalho de Investigação Aplicada

Lisboa, agosto de 2012

Dedicatória

Aos meus pais, irmã e namorada.
A todos os que contribuíram para a minha formação.

Agradecimentos

Este trabalho só foi possível realizar devido ao contributo de inúmeras pessoas, sem os quais não teria sido exequível consumir o mesmo. Desta forma gostaria de expressar a minha gratidão àqueles que contribuíram, direta ou indiretamente para a realização deste trabalho.

Ao meu orientador, Capitão Lourenço Pessoa, pelo apoio, disponibilidade e constância que teve para com o seu orientando e pelo contributo sem o qual não teria sido possível realizar o trabalho. Por tudo isto, o meu muito obrigado.

Ao Coronel Andrade e Sousa, pela disponibilidade demonstrada e pelos conselhos transmitidos ao longo da execução do trabalho.

Ao Tenente Coronel Rosinha pelos esclarecimentos e ajuda na formulação da problemática, com a apreciação dos instrumentos de trabalho, bem como nos aspetos ligados à metodologia científica, própria deste tipo de trabalho.

A todos os entrevistados, que prontamente se disponibilizaram para participar e auxiliar com esclarecimentos e sugestões que se revelaram fundamentais.

Ao Tenente Matos e ao Tenente Flambó que com as suas inúmeras contribuições prestaram um auxílio fulcral na prossecução do trabalho.

À minha família, e em especial aos meus pais, que sempre me apoiaram e fizeram do seu objetivo de vida, proporcionar aos seus filhos uma vida melhor que a que lhes foi proporcionada a eles.

Aos meus camaradas de curso com os quais compartilhei esta caminhada e sem os quais não seria possível atingir esta etapa.

A todos que direta ou indiretamente contribuíram para a minha formação, o meu muito obrigado!

Resumo

O presente Trabalho de Investigação Aplicada subordinado ao tema “O meio ciclo na GNR: a sua implementação no dispositivo territorial”, procura saber se o patrulhamento ciclo é passível de ser utilizado em todo o território nacional como forma de prossecução das missões diárias atribuídas à GNR. Sendo este um trabalho de cariz exploratório procedeu-se ao levantamento da questão central: “Será adequado e útil implementar o patrulhamento ciclo em todo o território nacional como forma de executar o patrulhamento diário?”, e das respetivas questões derivadas, que guiam toda a investigação no sentido de lhes dar resposta.

Face à pergunta de partida constituiu-se indispensável verificar se o patrulhamento ciclo é uma mais-valia para a GNR, determinar as suas potencialidades e vulnerabilidades, descortinar as dificuldades sentidas pelos militares e verificar a qualidade dos meios disponíveis.

Relativamente à metodologia científica recorreu-se à análise de bibliografia de autores nacionais e estrangeiros, bem como de alguns regulamentos, principalmente dois manuais de formação que são os principais documentos que abordam o patrulhamento ciclo. Relativamente à parte prática, foram realizadas entrevistas e questionários.

Durante o decorrer da investigação concluiu-se que o patrulhamento ciclo pode ser implementado em quase todo o território nacional devendo estudar-se quais os melhores locais para maximizar a sua utilização. No entanto carece ser ministrada mais formação e ser melhorado o fardamento.

Palavras-chave: Patrulhamento ciclo; 2º Esquadrão Moto; Bicicleta Todo o Terreno; *Tourist Support Patrol*; Pelotão ciclo

Abstract

This Applied Research Work, with the theme "The cycle vehicle in the GNR: its implementation in the territorial forces", tries to find out if patrolling on bicycles is likely to be used nationwide as a way of carry out the daily tasks assigned to the GNR. This Work has an exploratory nature from which emerged the following central question: "Is it appropriate and useful to implement the bike patrol around the country as a way to execute daily patrols?" and the derivative questions, which guide all the research.

After the initial question emerged, was essential to verify if the bike patrol is an added value for the GNR, to determine its strengths and vulnerabilities, to unveil the difficulties experienced by the military and verify the quantity and quality of available resources.

About the scientific methodology was used the literature analysis of national and foreign authors, as well as some regulations. Mainly two training manuals which are the main documents that address the bike patrol. In the practical part it were conducted interviews and questionnaires.

During the course of the investigation it was concluded that the bike patrol can be implemented in almost all the national territory but should be studied what are the best places to maximize its use. However, it should be given more training, and uniforms must be improved.

Keywords: Bike Patrol; 2º Motorcycle Squad; All Terrain Bike; Tourist Support Patrol; Cycle Platoon.

Índice geral

Dedicatória	ii
Agradecimentos.....	iii
Resumo	iv
Abstract	v
Índice geral.....	vi
Índice de figuras.....	ix
Índice de quadros.....	x
Índice de tabelas.....	xi
Lista de apêndices	xii
Lista de abreviaturas, siglas e acrónimos.....	xiii
Capítulo 1 - Introdução.....	1
1.1. Introdução	1
1.2. Enquadramento/contextualização da investigação	1
1.3. Importância da investigação e justificação da escolha	2
1.4. Definição dos objetivos e perguntas de investigação	2
1.5. Metodologia da investigação.....	4
1.9. Estrutura do trabalho.....	5
Capítulo 2 - Revisão de literatura.....	6
2.1. Introdução	6
2.2. Patrulhamento.....	6
2.3. Patrulhamento ciclo	8
2.3.1. Evolução histórica do patrulhamento ciclo	9
2.3.2. Finalidade	10
2.3.3. Áreas de aplicação.....	10
2.3.4. Vantagens	11
2.3.5. Desvantagens e vulnerabilidades	13
2.3.6. Meios materiais	14

2.4. Articulação das forças e técnica de emprego operacional	15
2.4.1. Pelotão ciclo.....	15
2.4.1.1. Constituição e articulação	15
2.4.1.2. Princípios de atuação	16
2.4.1.3. Tática e técnica de atuação.....	17
2.4.2. Tourist Support Patrol	18
2.4.2.1. Constituição e articulação	18
2.4.2.2. Princípios de atuação	19
2.4.2.3. Tática e técnica de atuação.....	20
2.5. Curso de patrulhamento ciclo.....	21
Capítulo 3 - Metodologia e procedimentos.....	23
3.1. Introdução	23
3.2. Método de investigação	23
3.3. Entrevistas	24
3.4. Questionários.....	25
3.4.1. Universo e Amostra.....	26
3.5. Meios utilizados.....	27
Capítulo 4 - Apresentação, análise e discussão dos resultados.....	28
4.1. Introdução	28
4.2. Análise das entrevistas.....	28
4.2.1. Análise da pergunta n.º 1	28
4.2.2. Análise da pergunta n.º 2.....	30
4.2.3. Análise da pergunta n.º 3.....	31
4.2.4. Análise da pergunta n.º 4.....	32
4.2.5. Análise da pergunta n.º 5.....	33
4.2.6. Análise da pergunta n.º 6.....	34
4.3. Análise dos questionários.....	36
4.3.1. Caracterização dos inquiridos	36
4.3.2. Avaliação do patrulhamento	39
4.3.2.1. Análise da questão n.º 8	40
4.3.2.2. Análise da questão n.º 9	43
4.3.2.3. Análise á questão n.º 10	44

4.3.2.4. Análise à questão n.º 11	46
Capítulo 5 - Conclusões e recomendações	48
5.1. Introdução	48
5.2. Resposta às perguntas de investigação	48
5.3. Considerações finais	52
5.4. Recomendações e sugestões.....	52
5.5. Limitações da investigação	53
5.6. Investigações futuras	53
Bibliografia.....	54
Apêndices	56
Apêndice A Entrevistas	57
A.1. Guião das entrevistas.....	57
A.2. Análise de conteúdo das entrevistas.....	60
A.2.1. Análise da pergunta n.º 1.....	60
A.2.2. Análise da pergunta n.º 2.....	61
A.2.3. Análise da pergunta n.º 3.....	63
A.2.4. Análise da pergunta n.º 4.....	65
A.2.5. Análise da pergunta n.º 5.....	66
A.2.6. Análise da pergunta n.º 6.....	68
Apêndice B Questionários	71
B.1. Formulário do questionário	71
Apêndice C Tabela resumo do patrulhamento ciclo efetuado pelas unidades.....	75

Índice de figuras

Figura n.º 1 - Modelo de investigação	5
Figura n.º 2 - Organograma do Pelotão Ciclo.	16
Figura n.º 3 - Organograma do Pelotão <i>TSP</i>	19
Figura n.º 4 - Sistema da área de patrulhamento <i>TSP</i>	21
Figura n.º 5 - Resposta à questão n.º 1	36
Figura n.º 6 - Resposta à questão n.º 2	36
Figura n.º 7 - Resposta à questão n.º 3	37
Figura n.º 8 - Resposta à questão n.º 4	37
Figura n.º 9 - Resposta à questão n.º 5	38
Figura n.º 10 - Resposta à questão n.º 6	38
Figura n.º 11 - Resposta à questão n.º 7	39
Figura n.º 12 - Resposta à questão n.º 9	43
Figura n.º 13 - Resposta à questão n.º 10	44
Figura n.º 14 - Resposta à questão n.º 10.1	45
Figura n.º 15 - Respostas à questão n.º 10.2	46

Índice de quadros

Quadro n.º 1 - Caracterização dos entrevistados.	24
Quadro n.º 2 - Quadro resumo das respostas à pergunta n.º 1.....	60
Quadro n.º 3 - Quadro resumo das respostas à pergunta n.º 2.....	61
Quadro n.º 4 - Quadro resumo das respostas à pergunta n.º 3.....	63
Quadro n.º 5 - Quadro resumo das respostas à pergunta n.º 4.....	65
Quadro n.º 6 - Quadro resumo das respostas à pergunta n.º 5.....	66
Quadro n.º 7 - Quadro resumo das respostas à pergunta n.º 6.....	68

Índice de tabelas

Tabela n.º 1 - Análise da pergunta n.º 1	29
Tabela n.º 2 - Análise da pergunta n.º 2	30
Tabela n.º 3 - Análise da pergunta n.º 3	32
Tabela n.º 4 - Análise da pergunta n.º 4	33
Tabela n.º 5 - Análise da pergunta n.º 5	34
Tabela n.º 6 - Análise da pergunta n.º 6	35
Tabela n.º 7 - Resposta à questão n.º 8.....	40
Tabela n.º 8 - Respostas à questão n.º 11	47
Tabela n.º 9 - Resumo das rondas e patrulhamento ciclo efetuado em 2011 e 2012.....	75

Lista de apêndices

Apêndice A	Entrevistas
Apêndice A.1.	Guião das entrevistas
Apêndice A.2.	Análise de conteúdo das entrevistas
Apêndice A.2.1.	Análise da pergunta n.º 1
Apêndice A.2.2.	Análise da pergunta n.º 2
Apêndice A.2.3.	Análise da pergunta n.º 3
Apêndice A.2.4.	Análise da pergunta n.º 4
Apêndice A.2.5.	Análise da pergunta n.º 5
Apêndice A.2.6.	Análise da pergunta n.º 6
Apêndice B	Questionários
Apêndice B.1.	Formulário do questionário
Apêndice C	Tabela resumo do patrulhamento ciclo efetuado pelas unidades

Lista de abreviaturas, siglas e acrónimos

BTT	Bicicleta Todo o Terreno
CDF	Comando da Doutrina e Formação
CFPT	Curso de Formação em Patrulhamento Turístico
CTer.	Comando Territorial
ed.	Edição
Entrev.	Entrevistado
E(x)	Entrevistado (x)
GNR	Guarda Nacional Republicana
Kms	Quilómetros
LOGNR	Lei Orgânica da GNR
NEP	Norma de Execução Permanente
n.º	Número
p.	Página
Quant.	Quantidade
RCFPT	Regulamento do Curso de Formação em Patrulhamento Turístico
RGSGNR	Regulamento Geral de Serviço da GNR
s	Desvio padrão
s.d.	Sem data
s.p.	Sem página
TIA	Trabalho de Investigação Aplicada
TSP	<i>Tourist Support Patrol</i>
USHE	Unidade de Segurança e Honras de Estado
χ_m	Média

Capítulo 1

Introdução

1.1. Introdução

O presente Trabalho de Investigação Aplicada (TIA), subordinado ao tema “O meio ciclo na GNR: a sua implementação no dispositivo territorial” surge como parte integrante da estrutura curricular do curso de Ciências Militares – Especialidade Segurança, e visa aprofundar o conhecimento adquirido e desenvolver capacidades de investigação.

O presente capítulo espelha a linha de orientação levada a cabo durante a investigação efetuada, contendo um enquadramento do tema e justificação do mesmo, os objetivos da investigação, o problema, as perguntas derivadas e a metodologia adotada, finalizando com uma síntese dos capítulos.

1.2. Enquadramento/contextualização da investigação

Durante muitos anos o meio ciclo foi utilizado pelo militar da Guarda Nacional Republicana (GNR) como meio de locomoção para efetuar a patrulha nos meios rurais. Porém, perante os avanços tecnológicos verificados nas últimas décadas, em especial com o aparecimento do veículo automóvel, o meio ciclo passou a ser menos utilizado, sendo praticamente abandonado. Este meio reaparece no seio da GNR, a 1 de julho de 2000, com a criação do 1º Pelotão ciclo no 2º Esquadrão Moto, do então, Regimento de Cavalaria, atual, Unidade de Segurança e Honras de Estado (USHE).

Na atualidade, o meio ciclo é essencialmente utilizado em missões de patrulhamento em zonas balneares e em alguns eventos, como é o caso do 13 de maio em Fátima. Todavia, este meio encontra-se principalmente localizado na Unidade de Segurança e Honras de Estado, mais especificamente no 2º Esquadrão Moto, Pelotão

BTT¹, que atua como unidade de reserva, existindo ainda alguns meios espalhados pelo dispositivo territorial, especialmente nas Unidades pertencentes às antigas Brigadas n.ºs 2 e 3.

1.3. Importância da investigação e justificação da escolha

A escolha do tema teve como base o interesse do autor pela vertente ciclo da GNR que tantos elogios têm recebido por parte de várias entidades.

Numa outra perspetiva, apesar da importância do meio, é um tema pouco desenvolvido e pouco estudado, existindo apenas um trabalho que analisa o impacto do patrulhamento ciclo na opinião pública.

Não sendo então conhecida nenhuma análise à forma como o patrulhamento ciclo é realizado pela GNR, carece compreender de que forma este é executado pelo dispositivo territorial e o quais os princípios doutrinários subjacentes à sua execução.

Este estudo tem como finalidade melhorar a forma como é executado o patrulhamento ciclo e principalmente estudar quais as alterações que seriam benéficas para a GNR na área do patrulhamento ciclo, de forma a rentabilizar o meio. Como tal, procurou-se saber se o patrulhamento ciclo pode ser efetuado em todo o dispositivo territorial, durante todo o ano, como forma de executar o patrulhamento que está incumbido à GNR.

1.4. Definição dos objetivos e perguntas de investigação

Tendo em conta o tema do trabalho, o objetivo é identificar e analisar de que forma tem sido efetuado o patrulhamento ciclo pela GNR e se seria uma mais-valia aplicar o patrulhamento ciclo em todo o território nacional. Identificou-se, portanto, a seguinte pergunta de partida: **“Será adequado e útil implementar o patrulhamento ciclo em todo o território nacional como forma de executar o patrulhamento diário?”**

Depois de formulada a pergunta de partida surgem as perguntas derivadas que permitem responder à questão central. Desta forma, as perguntas derivadas são:

P1. Qual a mais-valia da implementação do patrulhamento ciclo?

¹ No Despacho 59/09-OG é estabelecida a articulação da USHE.

- P1.1. Quais as zonas do território nacional em que a realização de patrulhamento ciclo seria uma mais-valia?
- P1.2. Qual a mais-valia da implementação do patrulhamento ciclo em todo o território nacional?
- P2. O patrulhamento ciclo deve ser realizado sazonalmente ou durante todo o ano?
- P3. Quem realiza patrulhamento ciclo dispõem dos recursos necessários para desenvolver a sua atividade de forma mais eficiente?
- P3.1. Quem realiza patrulhamento ciclo possui formação adequada?
- P3.2. Quem realiza patrulhamento ciclo possui meios materiais suficientes e adequados?
- P4. O patrulhamento ciclo deve ser realizado por uma unidade de “reserva” ou pelas unidades territoriais?
- P5. Qual o conceito de articulação de forças de patrulhamento ciclo que mais se adequa à realidade portuguesa, BTT ou *TSP*?

Com o intuito de dar resposta às questões formuladas, torna-se necessário estabelecer os objetivos específicos que delimitaram toda a investigação. Assim, temos como objetivos específicos:

- Verificar se o patrulhamento ciclo é uma mais-valia para a GNR.
- Determinar as potencialidades e vulnerabilidades decorrentes da utilização do meio ciclo.
- Reconhecer as dificuldades mais sentidas pelos militares ao executarem patrulhamento ciclo.
- Identificar de que forma está a ser executado o patrulhamento ciclo.
- Averiguar quais os meios materiais disponíveis e se estes são adequados.

1.5. Metodologia da investigação

Este trabalho foi desenvolvido seguindo as normas estabelecidas pela Academia Militar através da NEP n.º 520/DE, de junho de 2011, complementadas nas partes omissas por Sarmento (2008). Relativamente à metodologia utilizada foram seguidos vários autores, entre eles: Almeida, L. e Freire, T. (1997), Bell, J. (2010), Quivy, R. e Campenhoudt, L. (2008), Vilelas, J. (2009) e Guerra, I. (2012).

Numa primeira fase, realizou-se uma pesquisa sobre a doutrina e documentação existente sobre o tema. Esta baseou-se em manuais de formação em patrulhamento ciclo, mais concretamente o manual de patrulhamento ciclo e o manual de apoio ao turismo, bem como em alguns autores estrangeiros que falam sobre o meio ciclo.

De notar que apesar de existir manuais de formação sobre o tema e alguns autores estrangeiros que escrevem sobre o meio ciclo, não existe literatura que fale numa possível aplicação do meio como forma de executar o patrulhamento diário, portanto, estamos perante um trabalho exploratório², que tem “como objetivo obter um maior conhecimento de um fenómeno como preâmbulo a investigações posteriores e descobrir relações entre as variáveis” (Vilelas, 2009, p. 120). Perante isto, optou-se por orientar o trabalho no sentido de dar resposta às questões formuladas, apresentando-se hipóteses explicativas da realidade no final do trabalho³.

Posteriormente, foi levado a cabo o trabalho de campo com o objetivo de dar resposta às perguntas anteriormente formuladas. No trabalho de campo foram efetuadas entrevistas a Oficiais da GNR que possuem experiência e conhecimentos sobre o tema estudado e foram aplicados questionários aos militares que executam patrulhamento ciclo.

Há ainda a referir que este trabalho foi redigido segundo o estabelecido na NEP n.º 520/DE, de 30 de junho de 2011, nas partes omissas aplicou-se as normas da *American Psychological Association*, e foram seguidas as regras do novo acordo ortográfico.

Como modelo de investigação a seguir foi adotado o modelo conforme exposto na Figura n.º 1.

² Segundo Vilelas, (2009, p.119) “os estudos exploratórios visam proporcionar uma maior familiaridade com o problema, no sentido de torná-lo explícito ou de facilitar a formulação de hipóteses. São usados para conhecer as variáveis desconhecidas necessárias a uma investigação mais específica e profunda”.

³ Segundo Almeida, (1997, p.44) “algumas vezes são mencionadas algumas investigações sem hipóteses previamente estabelecidas, por exemplo, em estudos exploratórios, em estudos preliminares, ou em estudos epidemiológicos ou meramente descritivos de uma população”.

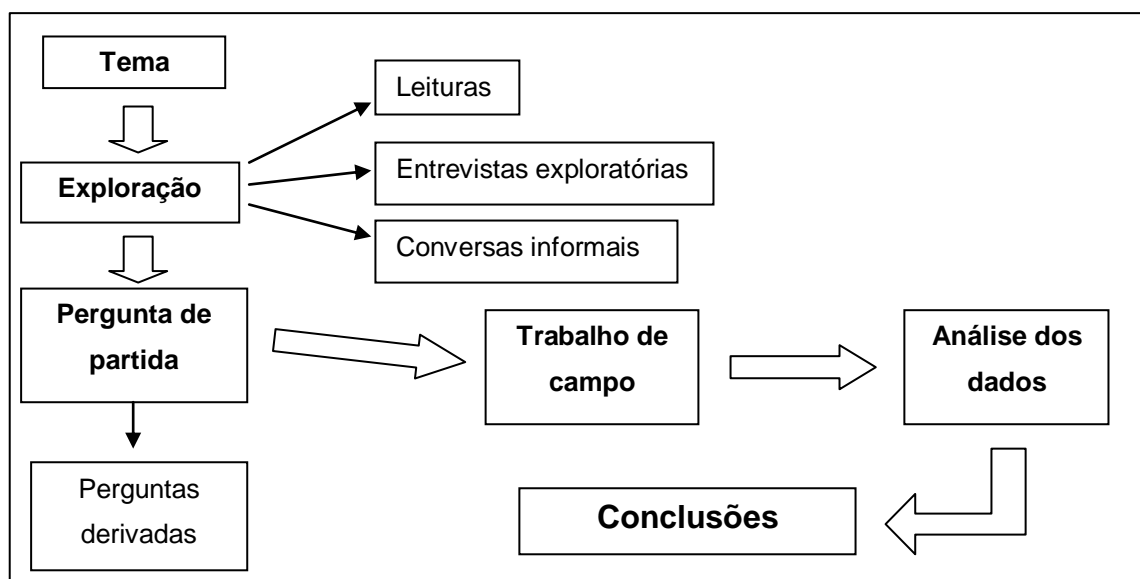


Figura n.º 1 - Modelo de investigação

Fonte: Modelo adaptado de Quivy (2008)

1.6. Estrutura do trabalho

Este trabalho encontra-se decomposto em cinco capítulos. No primeiro capítulo é feito um pequeno enquadramento ao trabalho, é justificada a escolha do tema, é posteriormente exposta a problemática da investigação através da pergunta de partida e das perguntas derivadas, são definidos os objetivos e, finalmente, é apresentada a metodologia seguida para a concretização do trabalho. No segundo capítulo é efetuada a revisão da literatura que serve de suporte conceptual ao trabalho de campo que é concretizada através da análise de manuais de formação em patrulhamento ciclo e de autores estrangeiros que se debruçaram sobre a temática. Posteriormente, no terceiro capítulo, é apresentada a metodologia seguida durante a realização do trabalho de campo e são referidos os meios utilizados para tal. No quarto capítulo são apresentados os resultados das entrevistas e dos questionários, é feita a sua análise e são discutidos os resultados. Finalmente, o quinto e último capítulo é destinado às conclusões, onde são apresentadas as respostas às questões formuladas e algumas reflexões finais.

Capítulo 2

Revisão de literatura

2.1. Introdução

O patrulhamento ciclo é uma forma de patrulhamento singular. De realçar que o seu principal objetivo é executar as missões de patrulhamento atribuídas à GNR. Na sua maioria é aplicado em zonas balneares, nas zonas costeiras e zonas turísticas. Para uma melhor compreensão sobre o que caracteriza o patrulhamento ciclo, neste capítulo são apresentadas as principais considerações de vários autores.

O capítulo inicia-se com uma abordagem ao conceito de patrulhamento através da análise dos regulamentos e manuais que caracterizam o mesmo. Posteriormente é escalpelizado o patrulhamento ciclo através da apresentação da sua evolução histórica, definição da sua finalidade, referência às principais áreas de aplicação, apresentação das principais vantagens e desvantagens e finaliza com uma breve alusão aos meios materiais. Seguidamente, é apresentada a forma como são articuladas as forças de patrulhamento ciclo e as técnicas utilizadas, em especial os modelos sugeridos por dois autores diferentes. O capítulo finaliza com referência ao curso de patrulhamento ciclo.

2.2. Patrulhamento

Um dos diplomas que enquadra a atividade levada a cabo pela Guarda Nacional Republicana (GNR) é o Regulamento Geral de Serviço Da GNR (RGSGNR). Este diploma na alínea a) do número 1 do artigo 6º refere que “as missões de carácter policial cumprem-se através do patrulhamento intensivo de toda a zona de acção da Guarda”. É então no número 1 do artigo 161º do RGSGNR que está determinado a forma como é desempenhado o serviço policial, dispondo que “o serviço policial é fundamentalmente desempenhado através de (...) patrulhas, feitas pelos militares dos postos ou de outros

escalões, que constituem a principal modalidade do exercício da actividade do serviço policial da Guarda”.

Relativamente à definição de patrulhamento, o Manual de Operações da GNR (1997, p. I-1) define-o como sendo “uma acção essencialmente preventiva e de vigilância, efectuada por uma força de efectivo variável, devidamente instruída, uniformizada, armada, equipada e comandada, destinada ao cumprimento da missão geral da Guarda ou, de uma missão específica”.

Estabelecida a definição, importa conhecer a finalidade. Segundo o Manual de Operações da GNR (1997, p. I-1 e I-2), o patrulhamento tem como finalidade “essencialmente a prevenção e a vigilância, visando a manutenção da ordem e bem-estar das populações, o não cometimento dos actos ilegais e a recolha de informações”, podendo as patrulhas ter como missão, além de outras, zelar pela “segurança e protecção de pessoas e bens”, impor a “ordem e tranquilidade públicas”, zelar pela “observância e cumprimento de leis e regulamentos”, efetuar “reconhecimento activo e colheita de informações e notícias”, executar “regularização e fiscalização de trânsito”, realizar o “acompanhamento de determinados transportes”, e atuar no âmbito do “auxílio e socorro”.

Quanto à missão das patrulhas, a mesma encontra-se estabelecida no artigo 162º do RGSGNR que no seu número 1 refere que “sendo as patrulhas fundamentalmente destinadas à protecção das pessoas e bens e a velar pelo cumprimento das leis e outras disposições regulamentares, devem actuar neste campo da sua missão geral, independentemente da missão específica”. No número 2 dispõe ainda que “deve, igualmente, ser preocupação dominante, qualquer que seja a natureza do patrulhamento, o reconhecimento activo da sua zona de acção e a vigilância de pontos e instalações sensíveis existentes na área, possibilitando-se ao efectivo o conhecimento da localização desses pontos e instalações, de forma a poder efectuar a sua vigilância sempre que o itinerário o proporcione ou possibilite”. No número 3 que “as patrulhas, além do disposto nos números anteriores, das instruções de carácter permanente que derivam dos preceitos deste Regulamento e das que forem determinadas superiormente, recebem do comandante do escalão que as nomeou, quando entram de serviço, as instruções especiais que este entender transmitir -lhes, provenientes de quaisquer informações, reclamações ou queixas que tenha obtido ou recebido das áreas que vão patrulhar ou de circunstâncias que exijam a adopção de determinados procedimentos específicos”. No número 4 que “às patrulhas devem ser fornecidas todas as informações de que haja conhecimento a respeito de suspeitos sob acção da justiça e facultados os elementos disponíveis sobre quaisquer

delitos em que possam intervir”. E finalmente, no número 5 “quando, cumulativamente com o patrulhamento de rotina, tenham de desempenhar algum serviço especial, recebem da sua cadeia de comando as instruções adequadas a este serviço”.

No que diz respeito à classificação, o Manual de Operações da GNR (1997, p. I-2 e I-3) classifica o patrulhamento quanto ao tipo, quanto ao ambiente operacional, quanto à forma e quanto à mobilidade. Importa para este trabalho a classificação quanto à mobilidade, uma vez que segundo este manual o patrulhamento pode ser efetuado a pé, a cavalo, auto, moto, em embarcação, em helicóptero ou aeronave, ou pode ser misto, não havendo qualquer referência ao patrulhamento ciclo.

2.3. Patrulhamento ciclo

Um pouco por todo o mundo, muitas são as polícias que utilizam a bicicleta como forma de locomoção no desempenho da sua atividade. Inúmeros são os exemplos, destacando-se os países em que a sua visibilidade é maior, como por exemplo, os Estados Unidos da América, Inglaterra, Holanda, Bélgica, Canadá, Austrália, entre outros. Atualmente, o meio ciclo pode ser utilizado como forma de locomoção para efetuar o patrulhamento de uma área específica, ou como forma de deslocação até ao local de uma ocorrência.

Um aspeto que deverá ser tido em conta é se o meio ciclo complementa os outros meios ou se por si só pode ser utilizado isoladamente. Woida (2007, s.p.) ao referir que “as bicicletas servem como complemento aos carros patrulha e às patrulhas a pé⁴” vê as bicicletas apenas como complemento aos outros tipos de patrulhamento. Por outro lado, Menton⁵, (2008b), defende que a bicicleta é um meio que pode ser utilizado como parte integrante da atuação diária e ser utilizado isoladamente. Estamos portanto perante duas formas distintas de ver o patrulhamento ciclo: por um lado, é visto como complemento às restantes formas de executar o patrulhamento, por outro é visto como meio passível de ser utilizado isoladamente.

Em Portugal, como veremos mais à frente no trabalho, também existem dois conceitos distintos relativamente à aplicação do meio ciclo. Ambos são modelos que têm

⁴ Tradução livre da responsabilidade do autor.

⁵ Chris Menton é um professor de justiça criminal na *Roger Williams University*, Escola de Estudos da Justiça.

como pressuposto que o meio ciclo é um complemento ao patrulhamento tradicional, apesar de um deles atuar apenas com meios ciclo. São eles o conceito patrulhamento ciclo na vertente BTT e o conceito *Tourist Support Patrol (TSP)*.

2.3.1. Evolução histórica do patrulhamento ciclo

Segundo a International Police Mountain Bike Association (2008, p. 4) “Inglaterra foi pioneira na utilização de patrulhamento⁶”. No entanto terá sido no Illinois, Estados Unidos da América, em 1869 que terá sido utilizada pela 1ª vez a bicicleta pelas polícias.

Em Portugal, não há registo da primeira utilização de bicicletas pelas forças de segurança, mas sabe-se que a mesma teve um papel importante no início do século XX, já que esta era uma das formas de poder chegar às ocorrências mais rápido. Segundo Fox *in* Menton (2008a, p. 93) “no final do século XIX e inícios do século XX, as patrulhas ciclo eram utilizadas pela maioria dos departamentos de polícia⁷”. No entanto, na segunda metade do século XX, com o aumento da produção e utilização do automóvel, a bicicleta passou a desempenhar um papel menor nas forças de segurança (Gonçalves, 2010).

Esta, volta a ser utilizada regularmente pelas forças policiais no início do século XXI. Segundo dados do Bureau of Justice Statistics⁸ sobre os departamentos de polícia local, “o uso de bicicletas cresceu no período entre 1999 e 2003”⁹ (Hickman e Reaves *in* Menton, 2008a, p. 94). O Bureau of Justice Statistics refere ainda que “em 2003 todas as grandes cidades com população superior a 100,000 pessoas têm departamentos de polícia com bicicletas”¹⁰ (Menton, 2008b, p. 21).

Portugal não é exceção. O patrulhamento ciclo, como hoje o conhecemos, surgiu no 2º Esquadrão Moto, no antigo Regimento de Cavalaria, atualmente designado Unidade de Segurança e Honras de Estado, a 1 de julho do ano 2000, com a criação do 1º Pelotão de Patrulhamento Ciclo da GNR (Sousa, 2005).

A primeira missão dos Pelotões Ciclo foi participar na Operação Ciclo 2000, tendo como missão reforçar o patrulhamento da orla marítima na zona do Algarve. O sucesso

⁶ Tradução livre da responsabilidade do autor.

⁷ Tradução livre da responsabilidade do autor.

⁸ Fonte estatística de justiça criminal dos Estados Unidos da América.

⁹ Tradução livre da responsabilidade do autor.

¹⁰ Tradução livre da responsabilidade do autor.

desta operação levou à criação, em 2001, de um Pelotão Ciclo nas então Brigadas n.ºs 2 e 5, e em 2002 na Brigada n.º 4 (Sousa, 2005).

Em 2006, baseado nas experiências colhidas pelo Pelotão Ciclo, surge o conceito *TSP*. Este conceito é especialmente direccionado aos turistas e, com a criação de equipas mistas, procura colmatar as desvantagens da utilização do meio ciclo (Duarte, s.d.).

Com a reestruturação da GNR, através da Lei 63/2007 de 6 de novembro¹¹, e a consequente extinção das Brigadas, os meios ciclo que até então faziam parte dos Pelotões nas Brigadas, ficaram nos Comandos Territoriais, sendo estes utilizados consoante as necessidades dos mesmos.

Atualmente, existem duas realidades diferentes. Por um lado, existem Pelotões Ciclo no 2º Esquadrão Moto da USHE, que executam patrulhamento ciclo em reforço às Unidades Territoriais. Por outro, existem Unidades Territoriais que possuem o meio ciclo e utilizam-no para efetuar patrulhamento.

2.3.2. Finalidade

O patrulhamento ciclo, para além da finalidade do patrulhamento que está estabelecida no Manual de Operações, apoia e complementa, “actuando isoladamente ou em reforço numa área específica” (Duarte, s.d., p. 8), o patrulhamento tradicional, “ numa atitude pró-activa, valorizando a prevenção e a relação de proximidade com a comunidade, assegurando visibilidade, vigilância e fiscalização, constituindo uma importante fonte de informação, elemento primordial na orientação da actividade policial.” (Sousa, 2005, p. 32).

2.3.3. Áreas de aplicação

Atualmente o meio ciclo não é apenas utilizado nas forças policiais. Nos Estados Unidos da América, por exemplo, este meio é também utilizado na emergência médica e pelas empresas de segurança privada (International Police Mountain Bike Association,

¹¹ Lei 63/2007 de 6 de Novembro – Lei Orgânica da GNR.

2008). No entanto, restringiremos o estudo às áreas de aplicação no serviço policial, pois este é o objetivo do trabalho.

Para Sousa (2005) o patrulhamento ciclo tem aplicabilidade em várias áreas, tipos de terreno e locais, sendo exequível atuar em praticamente todos os locais em que é possível patrulhar a pé. No entanto, segundo Sousa (2005, p. 13) existem áreas específicas nas quais o meio ciclo pode ser potencializado e rentabilizado, como é o caso das “praias e zonas costeiras (...) zonas verdes e parques naturais (...) zonas de grande afluência pedestre (...) estradas Secundárias e Cicloviás (...) áreas onde o trânsito automóvel é proibido ou inacessível (...) vigilância de instalações militares (...) escolas (programa Escola Segura¹²) e eventos desportivos (...) investigação criminal (meio discreto e silencioso).”.

Duarte (s.d., p. 8) refere ainda que o patrulhamento ciclo pode ser empenhado em “acções de sensibilização junto da população (...) zonas e eventos de concentração de turistas (...) eventos culturais.”.

2.3.4. Vantagens

São várias as vantagens apontadas ao patrulhamento ciclo. De entre outras, destacam-se a imagem de modernidade que transparece para a força que a executa, a proximidade que se consegue estabelecer com o cidadão, o sentimento de segurança que transmite, a mobilidade que fornece a quem executa este tipo de patrulhamento e a componente económica.

Segundo Sousa (2005, p. 14), “os cicloguardas¹³ são mais visíveis e transmitem segurança pelo policiamento de proximidade (...) cria um clima de empatia nos adultos e nas crianças, favorável a uma boa imagem das Forças de Segurança (modernização e eficácia).”. E acrescenta Menton (2008b, p. 22) que “as pessoas sentem-se confortáveis, agradecidas e mais facilmente abordam polícias em bicicleta¹⁴”.

Quanto à proximidade com cidadão, segundo um estudo efetuado por Menton (2007, s.p.), em que são comparadas patrulhas ciclo com patrulhas automóveis, “os

¹² Programa da iniciativa do Ministério da Administração Interna e do Ministério da Educação, que visa garantir as condições de segurança junto da população escolar e promover comportamentos de segurança junto da mesma.

¹³ Militares que executam o patrulhamento ciclo (Sousa, 2005).

¹⁴ Tradução livre da responsabilidade do autor.

resultados mostraram que os polícias que patrulhavam de bicicleta experienciavam um número maior de contactos com o público”¹⁵, também Sousa (2005, p. 14) defende que “os cicloguardas estão fisicamente mais próximos dos cidadãos”. Esta componente de proximidade é defendida igualmente por Woida (2007, s.p.) que afirma que o “patrulhamento ciclo é (...) um grande meio de policiamento comunitário, porque proporciona aos polícias a oportunidade de trabalhar em estreita colaboração com os cidadãos.¹⁶”.

No que diz respeito à mobilidade, para Sousa (2005, p. 14) as patrulhas ciclo “cobrem uma área cerca de 5 (cinco) vezes maior do que um guarda a pé, constituindo assim uma optimização do esforço de patrulhamento” e os militares que executam este tipo de patrulhamento, “estão aptos a patrulhar áreas/zonas onde os outros veículos não podem (maior mobilidade), circulando fora do trânsito, mais rápido que os mais rápidos corredores pedestres”. Woida (2007, s.p) acrescenta que “a sua mobilidade nas estradas, por cima dos passeios e em becos, aliado ao uso de táticas furtivas, permite aos polícias chegar mais rápido aos incidentes¹⁷”.

Outra vantagem que se pode apontar é que segundo Sousa (2005, p. 14) “os cicloguardas vêem, ouvem e cheiram tudo os que os rodeia, isto é, sentem o meio envolvente de uma forma mais intensa, podendo assim actuar melhor preventivamente”. Isto é igualmente defendido por Vonk (s.d., s.p.) ao mencionar que “ao patrulhar de bicicleta, o polícia consegue ouvir mais, ver mais e cheirar mais do que se passa na área¹⁸”.

No que diz respeito à componente financeira Sousa (2005, p. 14) refere que “comparado com qualquer outro meio de patrulhamento, a relação custo/eficácia é significativamente menor, dado os baixos custos de aquisição e manutenção e os ganhos em assiduidade do pessoal, porque quem pratica exercício físico pesa menos no subsistema de assistência à doença”, também Menton (2008b, p. 23) defende que “formar e equipar um polícia para efectuar patrulhamento ciclo, não se aproxima do custo de uma viatura nova¹⁹”.

Outra componente que constitui vantagem é o facto de o patrulhamento ciclo promover “o culto de um aspecto saudável e constituem um modelo/exemplo para todos os cidadãos, porque incentivam a prática de exercício físico, o uso do capacete de protecção

¹⁵ Tradução livre da responsabilidade do autor.

¹⁶ Tradução livre da responsabilidade do autor.

¹⁷ Tradução livre da responsabilidade do autor.

¹⁸ Tradução livre da responsabilidade do autor.

¹⁹ Tradução livre da responsabilidade do autor.

(principalmente nas crianças) e são ecológicos, não poluem o ambiente” além de que “favorece a aptidão física e psicológica do militar da Guarda e melhora o seu desempenho porque constitui um elemento de motivação”(Sousa, 2005, p. 14).

Segundo Sousa (2005, p. 14), os cicloguardas “passam mais despercebidos (sem ruído) introduzindo-se num qualquer ambiente sem serem notados (principalmente trajando à civil), vendo primeiro sem serem vistos” e “podem integrar muitos projectos sociais específicos para cicloguardas: Encontros/Provas BTT e seminários de segurança em bicicletas; Escoltas de grupos de ciclistas, desfiles e eventos de caridade”.

2.3.5. Desvantagens e vulnerabilidades

Nem tudo são vantagens, e também o meio ciclo possui algumas desvantagens, mas segundo Duarte (s.d., p. 9) “a desvantagem de um tipo de patrulhamento pode ser colmatada por outro tipo de patrulhamento.”.

Sousa (2005) refere que a eficácia do patrulhamento ciclo pode ser afetado pelas condições atmosféricas, pela atuação em períodos noturnos, que a proximidade com os cidadãos pode dificultar a imposição de autoridade, e que a população pode não reconhecer imediatamente os militares como agentes de autoridade, ideia também defendida por Gonçalves (2010, p. 38) no seu trabalho em que estudou a opinião da população na Costa da Caparica e refere que “ouve ainda alguns cidadãos que mostraram mais dificuldades em reconhecer um cicloguarda do que um militar em patrulhamento tradicional.”.

De salientar ainda, que “a sua eficiência pode ser condicionada pela grande distância que se encontram da ocorrência” (Sousa, 2005, p. 15). Também Menton (2007, s.p.) defende que “polícias em bicicleta não são particularmente eficientes em perseguições automóveis nem a realizar grandes distâncias para responder a uma ocorrência.”²⁰.

Para Sousa (2005, p. 15) “a falta de protecção inerente ao meio em que se desloca, poderá constituir uma vulnerabilidade.”. Para Vonk (s.d., s.p.) “um policia de bicicleta tem de saber ocultar-se e abrigar-se, de forma eficaz e constante, sem ter um carro para tal, especialmente quando realiza vigilâncias e se aproxima de crimes que estão a decorrer, (...) e se necessário, usar efectivamente a bicicleta como ferramenta de defesa.”²¹.

²⁰ Tradução livre da responsabilidade do autor.

²¹ Tradução livre da responsabilidade do autor.

Duarte (s.d., p. 10) menciona ainda que há “menor eficácia se a equipa não trabalhar em conjunto” e “maior dificuldade no apoio logístico.”

Outra das vulnerabilidades é a falta de formação dos militares que executam patrulhamento ciclo. Refere Menton (2008b, p. 23) que “não ter formação adequada e equipamento apropriado, é receita para que um programa de policicamento ciclo falhe.”²². Vonk (s.d., p. s.p.) complementa dizendo que “nem todos sabem como utilizar (a bicicleta) eficientemente na execução do serviço, a não ser que tenham formação adequada para tal”²³.

2.3.6. Meios materiais

Quanto aos meios materiais, os militares que executam patrulhamento ciclo, além das bicicletas todo o terreno equipada com uma bolsa impermeável, normalmente, utilizam sapatos, óculos e calções específicos, bem como polo, boné, capacete de proteção, cinturão e luvas, podendo, caso as condições atmosféricas o justifiquem, fazer uso de impermeável (Sousa, 2005).

Está ainda à disposição dos militares que executam este tipo de patrulhamento pistola e coldre de saque rápido, algemas e porta algemas, bastão extensível, intercomunicador com *kit* mãos livres, gás pimenta, colete refletor, fita métrica e raquete de sinalização (Sousa, 2005).

Na vertente *TSP*, os militares do patrulhamento moto, para além da respetiva moto, fazem uso de arma, rádio, bastão extensível, algemas, gás pimenta e colete refletor. As viaturas possuem um suporte de bicicletas e são equipadas com um computador portátil e impressora, uma pistola-metralhadora e uma caçadeira (na bagageira), uma pasta com livros de apoio à conversação em várias línguas, *kit* de primeiros socorros, *pocket office* (PDA) com tradutores linguísticos, *software* de orientação geográfica e raquetes de sinalização (Duarte, s.d.).

²² Tradução livre da responsabilidade do autor.

²³ Tradução livre da responsabilidade do autor.

2.4. Articulação das forças e técnica de emprego operacional

Como foi verificado anteriormente existem atualmente dois conceitos distintos, um diz respeito ao patrulhamento ciclo na vertente pelotão ciclo (ou BTT), outro conceito é o de *TSP*. Estes dois conceitos possuem princípios e formas de atuar ligeiramente diferentes e articulam-se de forma diferente. Neste subcapítulo serão escalpelizados estes dois conceitos.

2.4.1. Pelotão ciclo

Como vimos anteriormente, o Pelotão Ciclo “nasce” a 1 de julho de 2000 e foi o primeiro conceito de patrulhamento ciclo a surgir em Portugal. Como poderemos observar de seguida, o patrulhamento, é essencialmente efetuado fazendo uso da bicicleta.

2.4.1.1. Constituição e articulação

O Pelotão Ciclo é constituído por quatro equipas, sendo cada equipa composta por cinco militares dos quais um é Cabo (Chefe de equipa) e outro é um elemento do género feminino (Sousa, 2005).

Tratando-se de uma força de escalão Pelotão, este é comandado por um Oficial Subalterno, podendo ter um ou dois Adjuntos que serão Sargentos, sendo estes 1º, ou 2º Sargento (Sousa, 2005).

Além destes graduados, o Pelotão possui mais dois militares que exercem as funções de condutor do Comandante de Pelotão e mecânico, podendo este funcionar como reserva do Pelotão (Sousa, 2005).

Segundo Sousa (2005, p. 33) esta “constituição e articulação, consiste na necessidade de dar às equipas unidade de comando, coordenação e flexibilidade e simultaneamente visibilidade e polivalência com o menor número de recursos humanos”.

Na Figura n.º 2 pode observar-se como está organizado o Pelotão Ciclo.

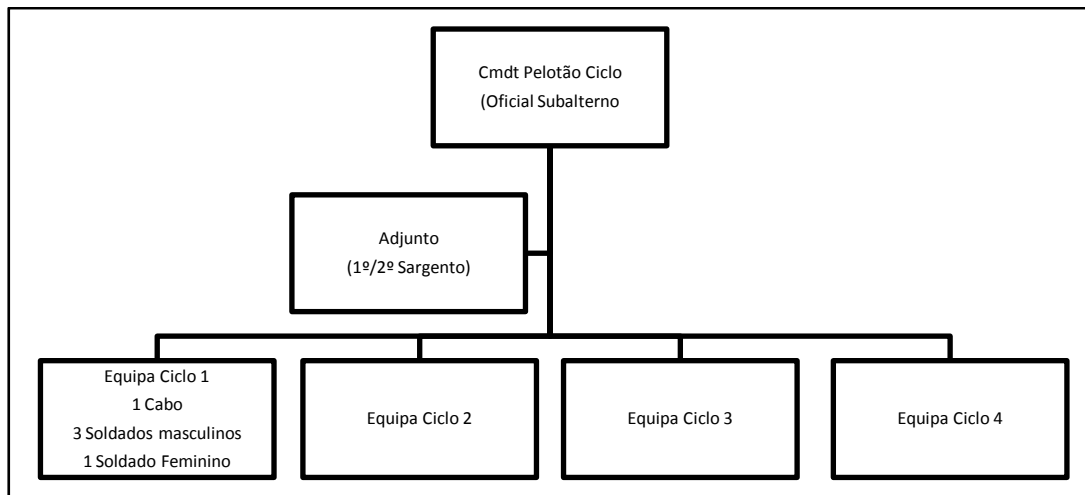


Figura n.º 2 - Organograma do Pelotão Ciclo

Fonte: Sousa (2005, p. 32)

2.4.1.2. Princípios de atuação

Os princípios de atuação são preceitos genéricos que norteiam a atuação do pelotão ciclo e conferem aos comandantes ferramentas indispensáveis para aplicação do meio.

Existem quatro princípios, que sendo respeitados, levam à máxima rentabilização do meio. São eles:

- Princípio da especificidade/especialização - Tendo em vista o rentabilizar das potencialidades e a minimização das desvantagens, é fundamental que quem planeia, coordena e executa tenha formação específica. Formação ao nível da técnica de condução e da tática e técnica policial (Sousa, 2005).
- Princípio do patrulhamento por áreas - Este princípio assenta na atribuição de uma área de responsabilidade ao Pelotão Ciclo, sendo esta dividida em áreas de responsabilidade mais pequenas a atribuir às equipas. Por sua vez as equipas podem ser divididas em patrulhas de dois militares ou até em patrulhas de um militar, estando sempre sob o controlo do Comandante de Equipa. É competência do Comandante de Pelotão coordenar e supervisionar o patrulhamento, que consoante as necessidades poderá concentrar o esforço de patrulhamento ou distribuir o patrulhamento (Sousa, 2005).

- Princípio da economia/rentabilização dos meios - O meio ciclo em comparação com os meios motorizados é muito económico, isto porque não tem custos ao nível do combustível e porque o custo de aquisição do meio é mais baixo. Apesar de ser um meio económico, deve ser rentabilizado, através da sua utilização em áreas ou locais que permitam usufruir das suas potencialidades (Sousa, 2005).
- Princípio da ligação, segurança e complementaridade - Este é um princípio comum a quase toda a atividade da GNR. Consiste na permanente vigilância e apoio mútuo entre as equipas, materializando-se através da constante ligação entre os elementos da equipa. A ligação é mantida ao nível de equipa através de um *walkie-talkie*²⁴ e ao nível do Comandante de Pelotão e dos adjuntos através de um telemóvel (Sousa, 2005).

2.4.1.3. Tática e técnica de atuação

Como verificámos anteriormente, o patrulhamento ciclo, na vertente Pelotão Ciclo, executa patrulhamento por áreas. Esta forma de patrulhamento consiste na atribuição de uma área de responsabilidade ao Pelotão. Por sua vez, o Comandante de Pelotão, perante as necessidades de patrulhamento, atribui subáreas de responsabilidade a cada equipa que se articulará em patrulhas de dois militares ou unipessoais, consoante as necessidades de patrulhamento e o grau de ameaça (Sousa, 2005).

Para que a segurança das patrulhas seja assegurada, é da responsabilidade do Chefe de Equipa manter a ligação entre as patrulhas. No entanto, também o Comandante de Pelotão, enquanto responsável de todo o patrulhamento do Pelotão, deve rondar as patrulhas e com o auxílio do Adjunto, ou Adjuntos de Pelotão, coordenar e supervisionar o patrulhamento (Sousa, 2005).

Um ponto que se deve ter em consideração e não deve ser descurado é o estudo da situação e planeamento das operações de patrulhamento. Para Sousa (2005) existem fatores que devem ser tidos em conta uma vez que condicionam a atividade, como é o caso do tipo de área a patrulhar, os itinerários a percorrer, as características da área, o tipo de

²⁴ Transmissor recetor de mão.

criminalidade mais comun no local, os meios e formas de apoio disponíveis, o tempo previsto de duração da patrulha e a forma de deslocamento para o local.

Tendo em vista a segurança dos militares e de terceiros, quando a circular em equipa, ou pelotão, os militares podem circular em formações específicas e têm de efetuar procedimentos próprios, como a marcação de obstáculos e sinalização de paragem. No entanto, estas formações variam, podendo a circulação ser efetuada em coluna por um ou coluna por dois, existindo um método próprio para realizar as transições (Sousa, 2005).

Existem ainda alguns procedimentos e técnicas específicas do patrulhamento ciclo, como é o caso da ordem unida, das abordagens a indivíduos e viaturas, técnicas de condução em dificuldade, transposição de obstáculos de bicicleta e técnicas para fazer uso de arma de fogo. Estas técnicas são muito singulares e a sua aplicação permite retirar um melhor rendimento do meio ciclo (Sousa, 2005).

2.4.2. *Tourist Support Patrol*

Segundo Duarte (s.d., p. 5) “o conceito *Tourist Support Patrol* é fruto das variadas experiências dos militares desta Guarda, desde o patrulhamento ciclo, ao militar que presta serviço num grande evento”. Este conceito procura colmatar algumas das desvantagens do patrulhamento na vertente BTT e é direcionado essencialmente para o turismo e para o auxílio aos turistas, sejam eles estrangeiros ou portugueses.

2.4.2.1. Constituição e articulação

A realidade, é que o *TSP* não é patrulhamento ciclo puro, mas sim um patrulhamento em três vertentes que interagem entre si, possibilitando minimizar as desvantagens sem perder capacidades. As três vertentes são: patrulhamento ciclo; patrulhamento moto; e patrulhamento auto/apeado, sendo utilizadas consoante se esteja a trabalhar em Equipa ou em Secção (Duarte, s.d.).

Relativamente à articulação, segundo Duarte (s.d.) o Pelotão *TSP* é comandado por um Oficial Subalterno e constituído por duas Secções *TSP*. Cada secção é comandada por um (1) Sargento e formada por duas Equipas *TSP* e uma patrulha moto. A patrulha moto é

composta por dois motociclos e a Equipa TSP comandada por um (1) Cabo e formada por dois militares em patrulhamento ciclo e dois militares numa viatura, em patrulhamento auto/apeado²⁵.

Na Figura n.º 3 pode observar-se como está organizado o Pelotão *TSP*.

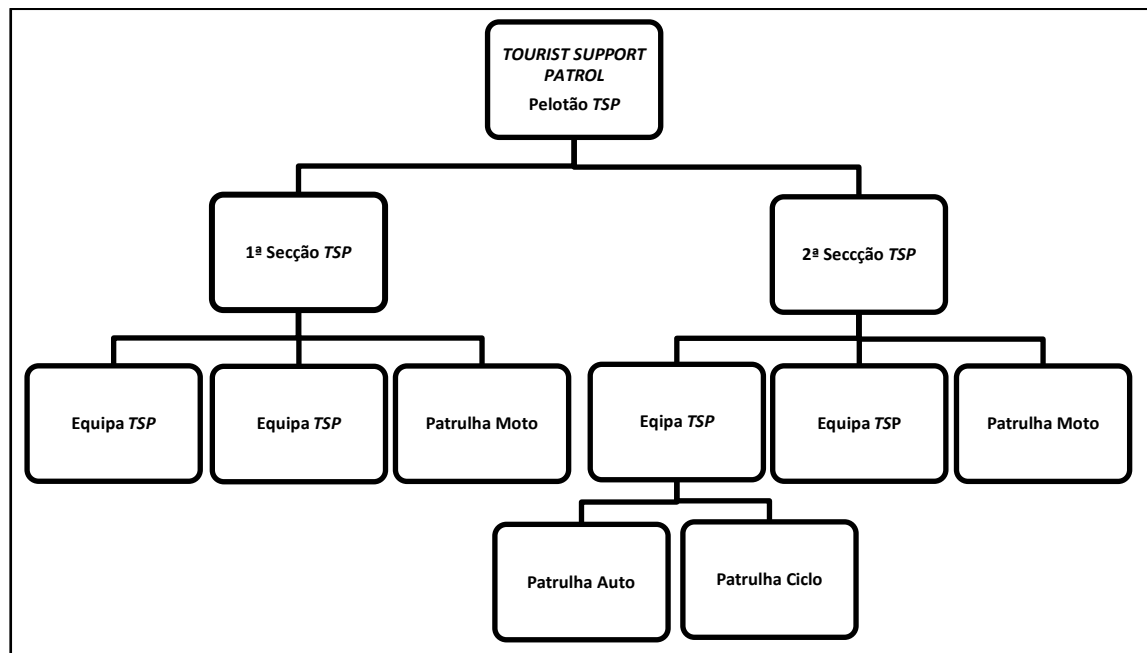


Figura n.º 3 - Organograma do Pelotão TSP
 Fonte: Duarte (s.d., p. 12)

2.4.2.2. Princípios de atuação

No que diz respeito aos princípios, além dos que estão expostos no Estatuto do militar da GNR, no Regulamento Geral de Serviço da GNR, Manual de Operações da GNR e noutras Leis e Regulamentos que guiam o militar da GNR, existem quatro que são de especial importância para o militar que executa este tipo de patrulhamento. São eles:

- **Princípio da Unidade** - Os militares complementam-se uns aos outros, garantindo apoio mútuo (Duarte, s.d.).

²⁵ Patrulhamento preferencialmente apeado, mas que pode passar a auto uma vez que a patrulha dispõem de uma viatura.

- Princípio da Imagem e Comunicação – Os militares primam pela simpatia, agindo de forma correta, tendo em atenção ao comportamento, postura e aprumo (Duarte, s.d.).
- Princípio da Versatilidade - Todos os militares estão capacitados para executar qualquer uma das tarefas do Pelotão (Duarte, s.d.).
- Princípio da Satisfação – A satisfação do cidadão é o objetivo que deve nortear a atuação do militar (Duarte, s.d.).

2.4.2.3. Tática e técnica de atuação

Na vertente *TSP* o patrulhamento é efetuado por áreas de responsabilidade. Sendo que, as áreas a patrulhar são preferencialmente atribuídas a Equipas *TSP*, podendo estas ter em reforço uma patrulha moto (Duarte, s.d.).

A gestão da força é da responsabilidade do comandante da mesma, tendo em atenção no estudo da situação, o tipo de local, o tipo de turismo, o tipo de criminalidade, as entidades de apoio ao turismo existentes no local e os elementos de atração turística na zona. Este, deve ainda, contactar o responsável territorialmente competente aquando do planeamento da operação (Duarte, s.d.).

O patrulhamento da área de responsabilidade é efetuado pelas três vertentes. Uma patrulha auto/apeada, fica responsável por patrulhar um local com maior concentração de pessoas, efetua alguns giros de viatura na zona próxima e serve de apoio às restantes patrulhas na área. Além desta, a patrulha ciclo efetua patrulhamento na área circundante à da patrulha auto/apeada e patrulha os locais inacessíveis a outros meios. Além destas, uma patrulha moto pode reforçar o patrulhamento, abrangendo uma área maior, estando preferencialmente vocacionadas para o patrulhamento das vias rodoviárias (Duarte, s.d.).

Na Figura n.º 4 está representada a área que cada vertente cobre.

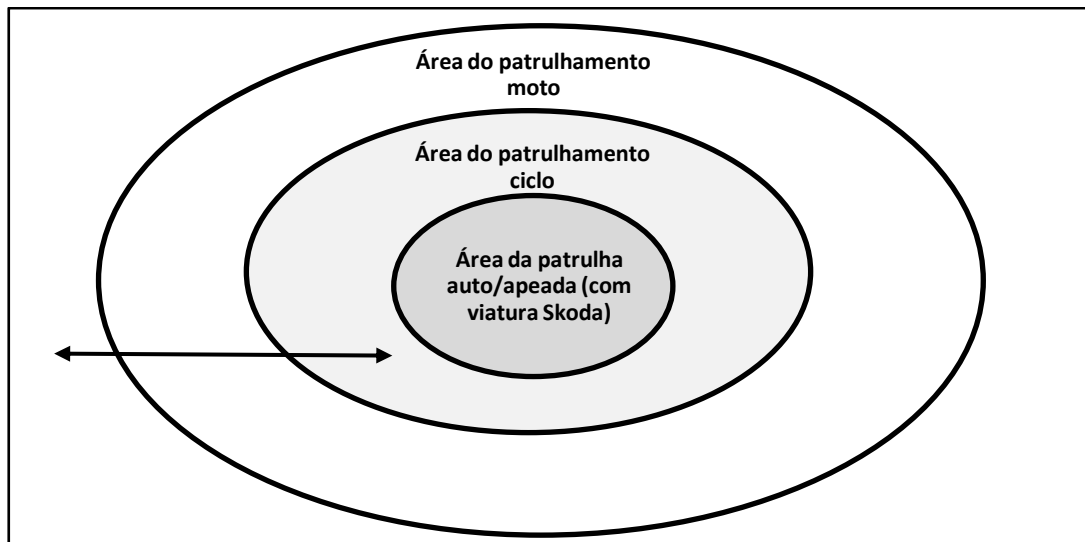


Figura n.º 4 - Sistema da área de patrulhamento TSP
Fonte: Duarte (s.d., s.p.)

2.5. Curso de patrulhamento ciclo

Segundo o preâmbulo do Regulamento do Curso de Formação em Patrulhamento Turístico (RCFPT), aprovado pelo Despacho n.º 14/09-OG²⁶, “...a formação da GNR (...) visa (...) preparar o militar para um melhor desempenho da sua função, reforçar as suas competências e melhorar os pontos fracos e melhorar a qualidade de serviço prestado à sociedade civil”.

Os cursos de patrulhamento ciclo atualmente são ministrados pela USHE, mais especificamente no 2º Esquadrão Moto e é ministrado a Oficiais, Sargentos e Guardas.

De notar que, conforme o artigo segundo do RCFPT “o Curso de Formação em Patrulhamento Turístico é um curso de qualificação que visa a aquisição de conhecimentos, e o desenvolvimento de competências para o desempenho da missão de apoio ao turista e de patrulhamento ciclo.”

O Curso de Formação em Patrulhamento Turístico (CFPT), conforme estabelecido no artigo 6º do RCFPC articula-se nas áreas da Formação Militar, Formação Técnico-Profissional, Formação Geral e Formação em Contexto de Trabalho. São ministradas disciplinas como armamento, tiro, transmissões, comunicação e atendimento, inglês, socorrismo, atualização legislativa, organização e planeamento de operações, tecnologias

²⁶ O Despacho n.º 14/09-OG do Comando da Doutrina e Formação, aprova o Regulamento do Curso de Formação em Patrulhamento Turístico da Guarda Nacional Republicana.

de informação e comunicação, técnica e tática das forças de segurança, equipamento, tática em bicicleta, mecânica ciclo e auto, tática de bastão extensível, treino físico, treino ciclo e organização turística.

De notar ainda que, por forma a dotar de mais e melhores ferramentas, desde 2009, são ministrados nos cursos de formação os dois conceitos já abordados, BTT e *TSP*, fazendo com que os militares que recebem formação na área do patrulhamento ciclo fiquem habilitados a atuar segundo qualquer um dos conceitos.

Capítulo 3

Metodologia e procedimentos

3.1. Introdução

Após a realização da parte teórica em que foram abordados os conceitos relativos ao Patrulhamento Ciclo, torna-se fundamental responder às perguntas de investigação apresentadas no Capítulo 1. Para tal foi utilizado o método inquisitivo, através de entrevistas semiestruturadas e inquérito por questionário, que fornecem ao autor informação qualitativa e quantitativa (Sarmiento, 2008).

Abordaremos neste capítulo, a metodologia utilizada para dar resposta às perguntas efetuadas, bem como os procedimentos e técnicas empregues, será definida a amostra e serão especificados os procedimentos de análise, terminando com a apresentação dos meios e técnicas utilizadas.

3.2. Método de investigação

Para a prossecução do trabalho foram utilizados essencialmente dois métodos de investigação, a análise documental²⁷ e o método inquisitivo²⁸. Com a análise documental foi analisado qual a doutrina existente sobre o patrulhamento ciclo e a forma como o mesmo é efetuado. O método inquisitivo baseou-se na realização de entrevistas semiestruturadas e na aplicação de questionários. As entrevistas semiestruturadas segundo Sarmiento (2008, p. 18) são “quando o entrevistado responde às perguntas do guião, mas também pode falar sobre outros assuntos relacionados”. Já os questionários para Sarmiento (2008, p. 21) permitem recolher “a opinião de terceiros sobre o objecto que se investiga.”.

²⁷ Segundo Vilelas (2009, p.123) “Os estudos bibliográficos são elaborados a partir de material já publicado, constituído principalmente por livros, artigos de periódicos e, actualmente, de material disponibilizado na Internet”.

²⁸ Segundo Sarmiento (2008, p.5) “que é baseado no interrogatório escrito ou oral”.

3.3. Entrevistas

Segundo Quivy e Campenhoudt (2008, p. 192) as entrevistas “permitem retirar (...) informações e elementos de reflexão muito ricos e matizados (...) e caracterizam-se por um contacto directo entre o investigador e os seus interlocutores”. Assim, as entrevistas possibilitaram conhecer a opinião dos entrevistados sobre o assunto em estudo, possibilitando que os mesmos fundamentassem a sua resposta.

Foram realizadas cinco entrevistas semiestruturadas a cinco Oficiais da GNR, cujos dados se encontram no Quadro n.º 1, escolhidos de acordo com as funções desempenhadas na área do patrulhamento ciclo e por possuírem vastos conhecimentos nesta área.

Quadro n.º 1 - Caracterização dos entrevistados.

Entrev.	Posto	Nome	Função atual	Funções Objeto de Estudo
E1	Coronel	João José Vieira Andrade e Sousa	Assessor do comandante do CARI	Esteve na origem do patrulhamento ciclo na GNR e em Portugal, e foi Comandante do 2º Esquadrão Moto.
E2	Capitão	Luís Miguel Gomes Ferreira	Oficial de Segurança e Relações Publicas da USHE	Comandante do 2º Esquadrão Moto
E3	Capitão	Mauro Justiniano Martins Ferreira	Chefe do SEPNA e adjunto da SOITRP do CTer. Setúbal	Comandante de Pelotão no 2º Esquadrão Moto e Comandante do 2º Esquadrão Moto
E4	Capitão	Tiago Alexandre Luzio Pires Duarte	Comandante da Companhia de Transportes e Manutenção da UAG	Comandante de Pelotão no 2º Esquadrão Moto, Comandante do 2º Esquadrão Moto e esteve envolvido no desenvolvimento do conceito <i>TSP</i>
E5	Capitão	Feliciano José Pinto Amaral	Comandante do DTer. de Almada	Comandante de Pelotão no 2º Esquadrão Moto e Comandante do 2º Esquadrão Moto

As entrevistas baseiam-se num único guião²⁹ de entrevista uma vez que todos os entrevistados pertencem à mesma instituição. Todas as entrevistas foram realizadas presencialmente entre 05 de julho de 2012 e 10 de julho de 2012 e foram gravadas, sendo as mesmas transcritas pelo autor. Posteriormente, foi efetuada a análise qualitativa, através da análise de conteúdo³⁰, recorrendo-se a quadros resumo³¹ que, segundo Guerra (2012, p. 73) “são sínteses dos discursos que contêm a mensagem essencial da entrevista e são fiéis, inclusive na linguagem, ao que disseram os entrevistados. Tratando-se portanto de material descritivo que, atentamente lido e sintetizado, identifica as temáticas e as problemáticas”.

3.4. Questionários

Segundo Quivy e Campenhoudt (2008) o inquérito por questionário consiste em colocar uma série de questões, a um conjunto de inquiridos, que representem uma população, sobre o objeto que se estuda.

O questionário procura obter a opinião dos inquiridos sobre a problemática estabelecida no início do trabalho. Para tal, o questionário é composto por duas partes: na primeira parte é efetuada a caracterização dos inquiridos, na segunda parte é avaliado o patrulhamento ciclo. A segunda parte do questionário é composta por uma pergunta em que é avaliado se as vantagens e desvantagens referidas na parte teórica se verificam³², uma pergunta em que são enunciadas as principais dificuldades sentidas pelos militares³³, uma questão onde é avaliado o nível de formação que os militares possuem³⁴, e termina com uma avaliação aos meios materiais disponibilizados para executar patrulhamento ciclo³⁵.

²⁹ Vide Apêndice A.1.

³⁰ Segundo Bardin *in* Vilelas (2009, p.334), a análise de conteúdo é “um conjunto de técnicas de interpretação da comunicação visando obter, por procedimentos sistemáticos e objectivos de descrição do conteúdo das mensagens, indicadores (quantitativos ou não) que permitam a inferência de conhecimentos relativos às condições de produção/recepção destas mensagens.”

³¹ Vide Apêndice A.2.

³² Para tal é utilizada uma escala de Likert, que segundo Vilelas (2009, p.303) “consiste na apresentação de uma série de proposições, devendo o inquirido, em relação a cada uma delas, indicar uma de cinco posições: Concorda totalmente, concorda, sem opinião, discorda, discorda totalmente”.

³³ Para tal é utilizada uma escala nominal, que segundo Hill e Hill (2009, p.106) “consiste num conjunto de categorias de resposta qualitativamente diferentes e mutuamente exclusivas.”

³⁴ Para tal é utilizada uma escala ordinal e escala de Likert.

³⁵ Para tal é utilizada uma escala de Likert.

O questionário³⁶ foi aplicado por administração direta³⁷ entre 09 de julho de 2012 e 21 de julho de 2012, sendo remetido via correio eletrónico para os locais onde à data se executava patrulhamento ciclo, bem como para o 2º Esquadrão Moto em suporte de papel.

Para a determinação dos locais foi utilizado uma tabela resumo³⁸ do patrulhamento ciclo executado, quer no ano 2011, quer no ano 2012, até 27 de junho. A elaboração deste quadro teve como sustentação, os SITREP's diários dos Comandos Territoriais, dados fornecidos pelo Comando Operacional da GNR. De referir que contactadas as unidades, o CTer. de Braga, o CTer. de Beja, o CTer. da Guarda, o CTer. de Vila Real e o CTer. de Viseu, referiram que à data não estavam a executar patrulhamento ciclo na sua área de responsabilidade, pelo que não foram enviados questionários para estes Comandos. Para todas as outras Unidades (CTer. Aveiro, CTer. Bragança, CTer. Coimbra, CTer. Faro, CTer. Leiria, CTer. Porto, CTer. Santarem, CTer. Viana do Castelo, CTer. Setúbal e USHE), foram enviados questionários, no entanto não se obteve resposta de alguns deles.

3.4.1. Universo e Amostra

Tendo em conta o objetivo do questionário, torna-se necessário definir o Universo³⁹ de estudo. Atendo a que o Universo é composto por todos os militares que se encontram a executar patrulhamento ciclo, foi necessário contactar o Comando Operacional da GNR para clarificar o número de militares que executam patrulhamento ciclo. Dados estes que o Comando operacional da GNR não foi capaz de fornecer. Contactadas as Unidades Territoriais, estas também não foram capazes de indicar o número exato de militares que executam patrulhamento ciclo. Portanto não é possível determinar o Universo de estudo.

Deste modo, para que a amostra seja o mais representativa possível, os questionários foram aplicados ao máximo de indivíduos. No entanto, estamos perante uma amostra por conveniência⁴⁰ que poderá ou não representar o Universo em estudo. A amostra é constituída por 103 elementos que foi o número de respostas obtidas.

³⁶ Vide Apêndice B.1.

³⁷ Segundo Quivy e Campenhoudt (2008, p.188) considera-se administração direta “quando é o próprio inquirido que o preenche.”.

³⁸ Vide Apêndice C.

³⁹ Segundo Sarmiento (2008, p.24) “o universo ou população da investigação representa a totalidade da população que se quer analisar.”.

⁴⁰ Segundo Vilelas (2009, p.247) a amostra por conveniência “é aquela que se obtém sem nenhum plano preconcebido, resultando as unidades escolhidas do produto das circunstâncias fortuitas.”.

3.5. Meios utilizados

O questionário foi elaborado em *Microsoft Office Word 2007* e as entrevistas foram gravadas utilizando-se um gravador de voz *Olympus digital voice recorder, VN-3500PC*.

Para efetuar a análise estatística dos questionários utilizou-se o *software SPSS 20.0* e para a elaboração dos gráficos foram utilizados o *Microsoft Office Excel 2007* e o *Microsoft Office Word 2007*.

Capítulo 4

Apresentação, análise e discussão dos resultados

4.1. Introdução

Neste capítulo são apresentados, analisados e posteriormente discutidos os resultados das entrevistas e dos inquéritos por questionário. A análise das entrevistas foi efetuada em duas etapas. Inicialmente agruparam-se as ideias mais importantes referidas pelos entrevistados⁴¹ e, seguidamente elaboraram-se tabelas⁴² com conceitos síntese, respetivas justificações e repetições dos mesmos. Relativamente aos questionários, é apresentada a caracterização dos inquiridos e são analisadas as respostas às questões que permitem avaliar o patrulhamento ciclo, fazendo-se uso de gráficos e tabelas. Nas questões em que foi utilizada a escala de Likert optou-se por apresentar as percentagens das respostas, a média e o desvio padrão.

4.2. Análise das entrevistas

4.2.1. Análise da pergunta n.º 1

Com esta questão, pretende-se verificar se os entrevistados consideram o patrulhamento ciclo uma mais-valia para a GNR e quais as principais vantagens evidenciadas.

Analisando a Tabela n.º 1, que apresenta os resultados da análise de conteúdo à pergunta n.º 1, verifica-se que todos os entrevistados, ou seja, 100%, consideram que o patrulhamento ciclo é uma mais-valia para a GNR.

Todos os entrevistados justificam a sua opinião pelo facto do patrulhamento ciclo ser um tipo de patrulhamento que garante uma maior proximidade com o cidadão,

⁴¹ Vide Apêndice A.2. Análise de conteúdo das entrevistas.

⁴² Tabela n.º 1, 2, 3, 4, 5 e 6.

principalmente quando comparado com o patrulhamento automóvel. Relativamente a este ponto, o E4 refere ainda que existe uma maior facilidade por parte da população em dirigir-se a um militar que executa patrulhamento ciclo, do que a um militar fardado de camisa e gravata.

Tabela n.º 1 - Análise da pergunta n.º 1

P1. Na sua opinião o patrulhamento ciclo constitui uma mais-valia em termos operacionais para a GNR?		E1	E2	E3	E4	E5	%
Respostas concordantes.		X	X	X	X	X	100
Respostas discordantes.							0
Conceitos chave justificativos	Garante maior proximidade com o cidadão.	X	X	X	X	X	100
	Tipo de patrulhamento de maior visibilidade.		X	X	X	X	80
	Tipo de patrulhamento mais económico.	X					20
	Aumenta o sentimento de segurança.	X					20
	Dá uma imagem de modernidade.	X	X				40
	Possui maior mobilidade que o patrulhamento apeado e estão aptos a patrulhar locais inacessíveis a outro tipo de veículos.	X			X	X	60

Simultaneamente, 80% dos entrevistados refere que o patrulhamento ciclo é um tipo de patrulhamento de maior visibilidade, já que os militares deslocam-se no meio da população e são vistos com maior frequência que outros tipos de patrulhamento. Para 60%, o patrulhamento ciclo confere maior mobilidade que o patrulhamento apeado e permite patrulhar locais inacessíveis a outro tipo de veículos. De referir que 40% é da opinião que o patrulhamento ciclo dá uma imagem de modernidade, pelo facto de os militares se fardarem de maneira diferente e por se deslocarem num meio não poluente e económico. Aliás, o facto de a bicicleta ser um meio económico, comparativamente com outros meios,

é defendido pelo E1. Igualmente importante é o facto de o E1 referir que “...as pessoas sentem-se seguras quando veem o patrulhamento ciclo.”⁴³, o que demonstra que a utilização do patrulhamento ciclo permite aumentar o sentimento de segurança.

Contudo, segundo o E3, o patrulhamento ciclo não é adequado para executar tarefas como: ocorrer a uma situação de acidente de viação ou realizar patrulha às ocorrências.

4.2.2. Análise da pergunta n.º 2

Com esta questão pretende-se saber para que zonas do país é mais vocacionado o patrulhamento ciclo. E conforme se apurará na análise à pergunta n.º 3, apesar de poder ser implementado em todo o território nacional, existem locais onde o patrulhamento ciclo é mais eficaz. Esses locais são expostos na Tabela n.º 2, onde se apresentam os resultados da análise de conteúdo à pergunta n.º 2.

Tabela n.º 2 - Análise da pergunta n.º 2

P2. Atualmente o patrulhamento ciclo é efetuado essencialmente em zonas de praia e turísticas. Quais as zonas do território nacional em que a realização de patrulhamento ciclo seria uma mais-valia?	E1	E2	E3	E4	E5	%
Praias e zonas costeiras.	X	X	X	X	X	100
Zonas turísticas.		X	X	X		60
Locais onde o trânsito automóvel é proibido.	X			X		40
Zonas de grande densidade populacional.				X	X	40

De notar que a totalidade dos entrevistados considera que as zonas onde preferencialmente o patrulhamento ciclo é executado, ou seja, as praias e zonas costeiras, são os locais ideais para utilizar e executar patrulhamento ciclo. Segundo os entrevistados estas zonas são os locais onde o patrulhamento ciclo é mais eficaz e onde tem a sua maior expressão. Da mesma forma, 60% dos entrevistados considera que o patrulhamento ciclo é

⁴³ Vide Apêndice A.2.1. Análise da pergunta n.º 1.

adequado para patrulhar zonas turísticas, sendo estas zonas de praia ou não. Verifica-se ainda que 40% dos entrevistados considera que a utilização de patrulhamento ciclo em locais de grande densidade populacional seria uma mais-valia. Para 40% dos entrevistados, locais onde o trânsito automóvel é proibido, também são locais onde o patrulhamento ciclo constitui uma mais-valia.

4.2.3. Análise da pergunta n.º 3

Com esta questão pretende-se saber se os entrevistados consideram que o patrulhamento ciclo é passível de ser implementado em todo o território nacional e quais os aspetos relevantes a ser salvaguardados.

Verifica-se que todos os entrevistados consideram que o patrulhamento ciclo pode ser implementado em quase todo, se não em todo o território nacional. Segundo os entrevistados existem locais onde o patrulhamento ciclo pode não ser eficaz, sendo portanto necessário estudar, local a local, se é passível implementar o patrulhamento ciclo. No entanto, para que a implementação em todo o território nacional seja um êxito existem alguns aspetos que devem ser salvaguardados. Dos entrevistados, 80% considera que é fundamental que quem executa patrulhamento ciclo possua formação específica para tal e para 40% deve existir um órgão coordenador que uniformize e supervisione, quer a formação, quer a forma de execução do patrulhamento ciclo.

De notar que 60% dos entrevistados refere que apesar de o patrulhamento ciclo poder ser implementado em quase todo o território nacional, aquando da sua utilização, deve ter-se em conta o local onde o mesmo vai ser efetuado. Para uma maior maximização deste tipo de patrulhamento deve ser utilizado em locais que sejam adequados para o meio ciclo.

Outro aspeto referido por 40% dos entrevistados foi o facto de ser necessário dotar as unidades de material e equipamentos. Segundo estes, as unidades territoriais não possuem meios materiais suficientes para executar este tipo de patrulhamento.

Verificou-se ainda que 40% dos entrevistados considera que para se implementar o patrulhamento ciclo em todo o território nacional é necessário aumentar o efetivo uma vez que existe uma carência de efetivos para executar o patrulhamento.

Portanto, apesar de ser passível de implementar o patrulhamento ciclo em todo o território nacional, existem algumas lacunas que têm de ser colmatadas, principalmente ao nível da formação.

Na Tabela n.º 3, apresentam-se os resultados da análise de conteúdo à pergunta n.º 3.

Tabela n.º 3 - Análise da pergunta n.º 3

P3. Em que medida o patrulhamento ciclo pode ser implementado em todo o território nacional?		E1	E2	E3	E4	E5	%
Respostas concordantes.		X	X	X	X	X	100
Respostas discordantes.							0
Aspetos a ser salvaguardados	Militares que executem patrulhamento ciclo têm de ser possuidores de formação específica.	X	X		X	X	80
	Deve existir um órgão coordenador.	X			X		40
	Os locais devem ser adequados para este tipo de patrulhamento.		X	X		X	60
	Deve-se ter em conta a necessidade de dotar as unidades de recursos materiais.		X			X	40
	Necessidade de aumentar o efetivo.		X			X	40

4.2.4. Análise da pergunta n.º 4

Com esta questão pretende-se saber se existe alguma condicionante à implementação do patrulhamento ciclo durante todo o ano.

Verifica-se que existe unanimidade em considerar que o patrulhamento ciclo é passível de ser utilizado durante todo o ano, uma vez que 100% dos entrevistados considerou a sua utilização durante todo o ano como uma mais-valia. É de salientar que a execução do patrulhamento ciclo de verão é mais adequada, no entanto, todos os entrevistados consideram que é possível utilizar o patrulhamento ciclo no inverno. A

condicionante que o E1 apontou foi o facto de o patrulhamento ciclo não poder ser executado em dias de forte precipitação e quando a velocidade do vento seja elevada. O E3 menciona também que a implementar-se durante todo o ano o fardamento deveria ser melhorado para fazer face às condições meteorológicas mais exigentes. Este é um dos aspetos a abordar novamente na análise dos questionários.

De referir ainda, que o E2 aponta que a maior condicionante à implementação do patrulhamento ciclo durante todo o ano é a falta de meios humanos.

Na Tabela n.º 4, apresentam-se os resultados da análise de conteúdo à pergunta n.º 4.

Tabela n.º 4 - Análise da pergunta n.º 4

P4. Atualmente o patrulhamento ciclo é efetuado essencialmente no verão ou em eventos. Na sua opinião, a utilização do patrulhamento ciclo durante todo o ano seria uma mais-valia? Porquê?		E1	E2	E3	E4	E5	%
Respostas concordantes.		X	X	X	X	X	100
Respostas discordantes.							0
Condicionantes	Fardamento deve ser melhorado.			X			20
	Falta de meios humanos		X				20
	Tipo de patrulhamento inadequado para dias de forte precipitação e vento elevado.	X					20

4.2.5. Análise da pergunta n.º 5

Com esta questão pretende-se saber qual a opinião dos entrevistados sobre a afetação do meio ciclo. Se este deve ser exclusivo de uma Unidade ou se deve existir um modelo híbrido.

Para 80% dos entrevistados o patrulhamento ciclo deve ser efetuado pelas Unidades Territoriais e por uma Unidade de Reserva ou Especializada. Segundo os entrevistados

numa primeira linha devem ser as Unidades Territoriais a executar o patrulhamento ciclo, no entanto, deve existir uma força de reserva que atue à ordem quando necessário, nomeadamente, em eventos, e no verão, quando há um aumento de pessoas nas zonas balneares e turísticas. Verificou-se ainda que um dos entrevistados considera que o patrulhamento ciclo deve ser executado apenas pelas Unidades Territoriais.

É considerado pelos entrevistados que é vantajoso que as Unidades Territoriais possuam o meio ciclo, contudo, ressalvam que a formação e a doutrina devem estar centralizadas num órgão coordenador responsável por dar formação e não permitir a adulteração da doutrina.

Na Tabela n.º 5, apresentam-se os resultados da análise de conteúdo à pergunta n.º 5.

Tabela n.º 5 - Análise da pergunta n.º 5

P5. Em termos operacionais qual dos modelos considera mais vantajoso: que sejam as unidades territoriais a possuir o meio ciclo, que este esteja numa unidade especializada/reserva, ou ambas as formas como acontece atualmente? Justifique.	E1	E2	E3	E4	E5	%
Somente nas Unidades Territoriais.	X					20
Somente numa Unidade especializada/reserva.						
Quer nas Unidades Territoriais como numa Unidade especializada/reserva.		X	X	X	X	80

4.2.6. Análise da pergunta n.º 6

Com esta questão, pretende-se saber se os dois conceitos que estão estabelecidos nos manuais de formação em patrulhamento ciclo são adequados à realidade portuguesa e qual é que se adequa melhor.

Verificou-se que 80% dos entrevistados consideram que os dois modelos se adequam- à realidade portuguesa, enquanto um dos entrevistados considera que não se adequam, principalmente o modelo BTT.

Para 40% dos entrevistados o modelo *TSP* é melhor, enquanto 20% consideram o modelo BTT mais eficiente. Por outro lado, 40% dos entrevistados consideram que um modelo não é melhor que outro, o que permite afirmar que não existe consenso nas respostas emitidas.

Outro facto que se deve ter em conta e que é defendido pelo E2 é que consoante a área que se pretende patrulhar, um dos modelos pode ser mais adequado que o outro. Tudo depende da área e tipo de terreno, já que um modelo pode não ser adequado para uma situação mas ser adequado para outra, em circunstâncias diferentes. Este parece ser um argumento válido que poderá explicar a discordância de respostas dadas. Na realidade consoante o local a patrulhar, um dos modelos pode ser mais eficaz que outro.

O E2 refere ainda que quando é pedido patrulhamento ciclo para uma zona ou situação específica, nem sempre se pede o melhor para aquela situação ou zona em concreto. Isto porque, existe um desconhecimento da existência e/ou das características dos dois modelos. Este ponto defendido pelo entrevistado é corroborado pela análise da questão n.º 9 dos questionários, onde três dos inquiridos referem que uma das maiores dificuldades sentidas é a falta de conhecimento por parte das Unidades Territoriais das funções inerentes ao patrulhamento ciclo.

Na Tabela n.º 6, apresentam-se os resultados da análise de conteúdo à pergunta n.º 6.

Tabela n.º 6 - Análise da pergunta n.º 6

P6. Atualmente existem na GNR dois conceitos de articulação de forças de patrulhamento ciclo, BTT e <i>TSP</i> . Considera que estes se adequam à realidade portuguesa? Se sim, qual deles se adequa melhor?		E1	E2	E3	E4	E5	%
Respostas concordantes.		X	X	X	X		80
Respostas discordantes.						X	20
Qual o melhor modelo	BTT	X					20
	<i>TSP</i>				X	X	40
	Nenhum é melhor		X	X			40

4.3. Análise dos questionários

4.3.1. Caracterização dos inquiridos

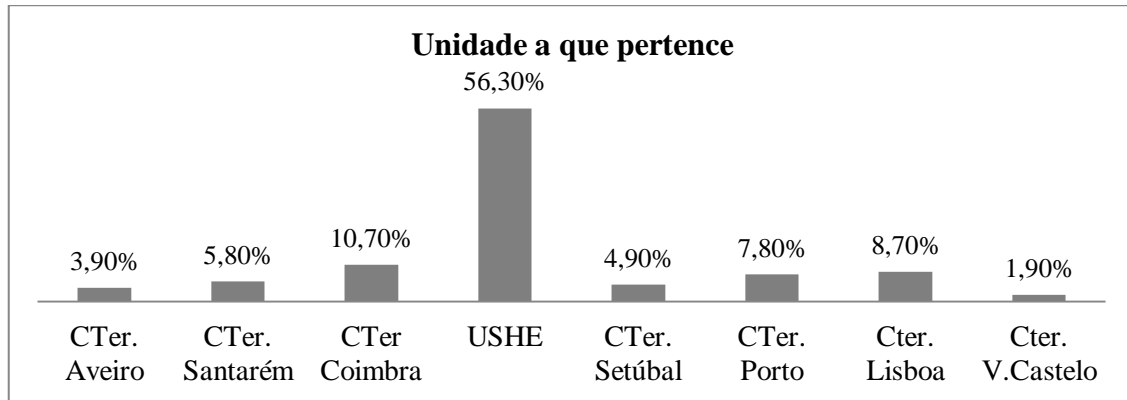


Figura n.º 5 - Resposta à questão n.º 1

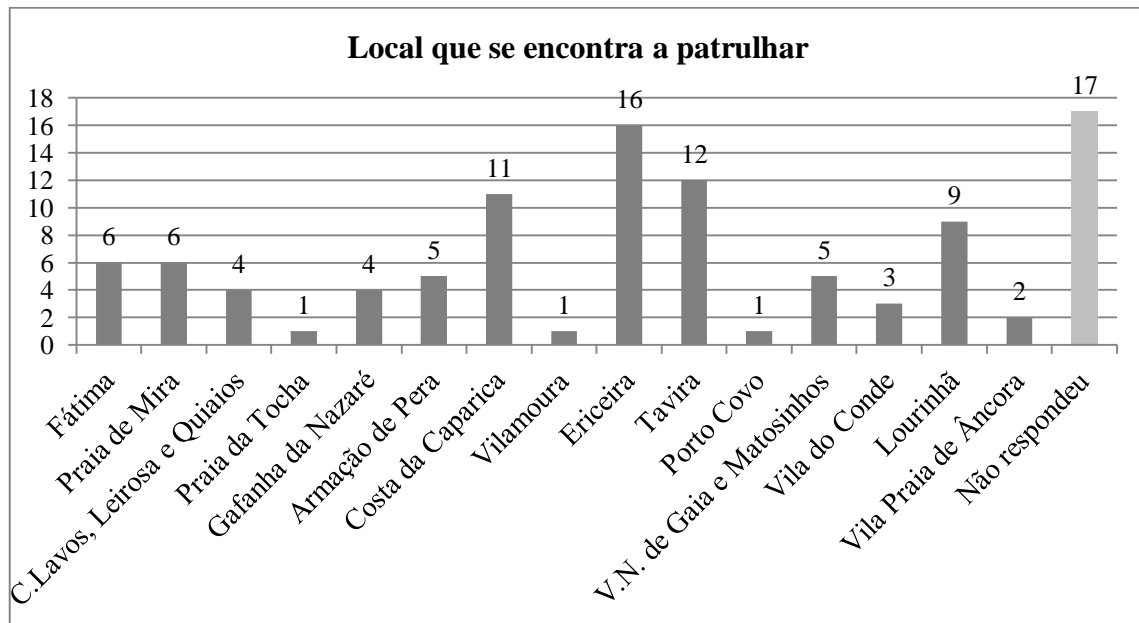


Figura n.º 6 - Resposta à questão n.º 2

A amostra é constituída por 103 elementos que corresponde ao número total de respostas obtidas. Na Figura n.º 5 podemos verificar que 4% dos inquiridos pertencem ao CTer. de Aveiro, 6% ao CTer. de Santarém, 11% ao CTer. de Coimbra, 5% ao CTer. de

Setúbal, 8% ao CTer. do Porto, 9% ao CTer. de Lisboa, 2% ao CTer. de Viana do Castelo e a maioria, ou seja, 56% dos inquiridos pertence à USHE. Podemos ainda verificar, na Figura n.º 6, quais os locais que os inquiridos se encontram a patrulhar na altura em que foram inquiridos. Denote-se que estes não constituem todos os locais onde o patrulhamento ciclo tem sido efetuado, uma vez que nem todos os locais responderam ao inquérito.



Figura n.º 7 - Resposta à questão n.º 3

Relativamente à categoria profissional, podemos verificar na Figura n.º 7, que 91% dos inquiridos são Guardas, 7% são Sargentos e 2% Oficiais. Quanto ao género, conforme mostra a Figura n.º 8, 98% são do género masculino e 2% são do género feminino.

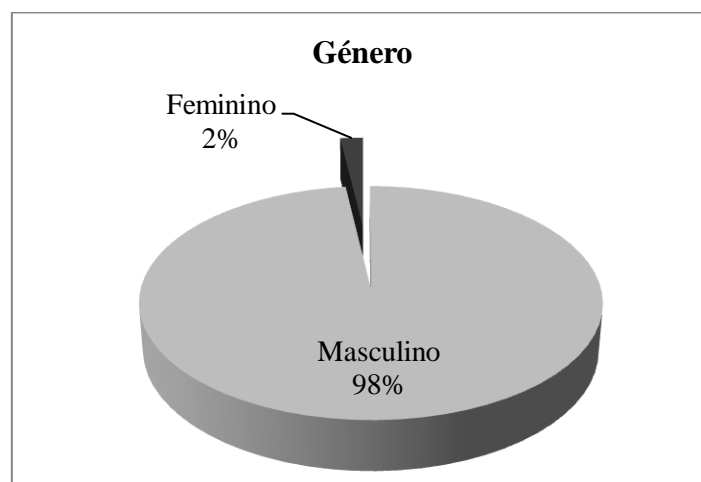


Figura n.º 8 - Resposta à questão n.º 4

No que diz respeito às habilitações literárias, de acordo com a Figura n.º 9, 35% dos inquiridos não possui o 12.º ano de escolaridade, 61% possui o 12.º ano de escolaridade, 1% possui um bacharelato, 1% é licenciado e 2% detêm um mestrado.

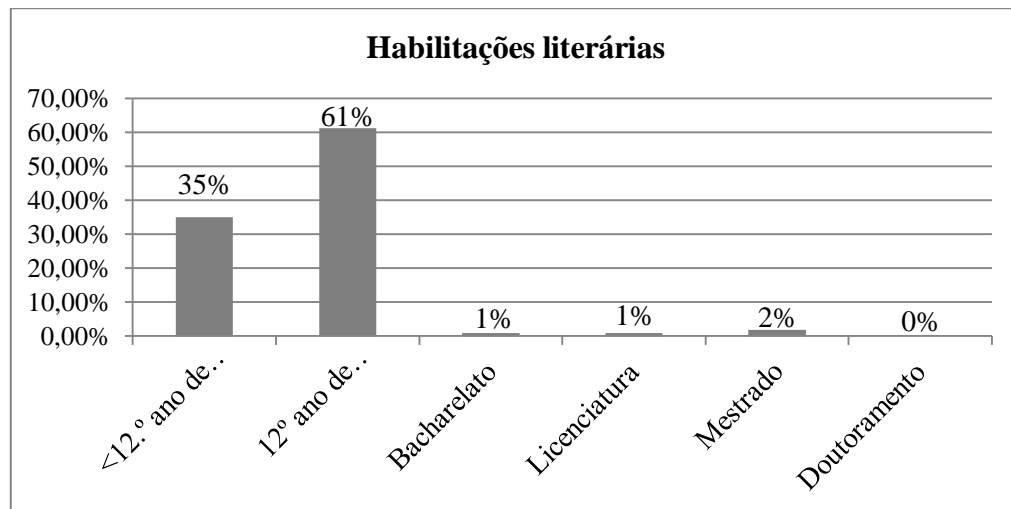


Figura n.º 9 - Resposta à questão n.º 5

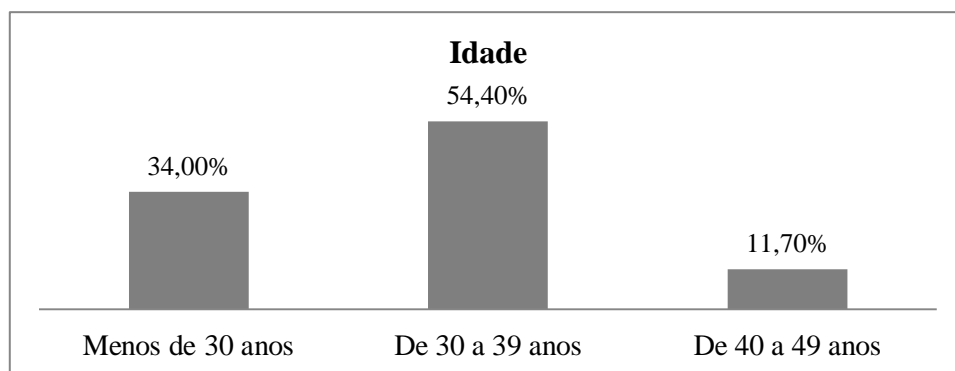


Figura n.º 10 - Resposta à questão n.º 6

Relativamente à idade, podemos verificar pela Figura n.º 10, que 34% têm menos de 30 anos, 54% têm entre 30 a 39 anos e 12% têm entre 40 a 49 anos.

Quanto à experiência profissional na área do patrulhamento ciclo, através da Figura n.º 11, podemos verificar que 25,% têm menos de um ano de experiência, 16% têm entre 1

e 2 anos, 25% tem entre 2 e 4 anos, 17% tem entre 4 e 6 anos, 8% tem entre 6 e 8 anos e 10% tem mais de 8 anos de experiência.

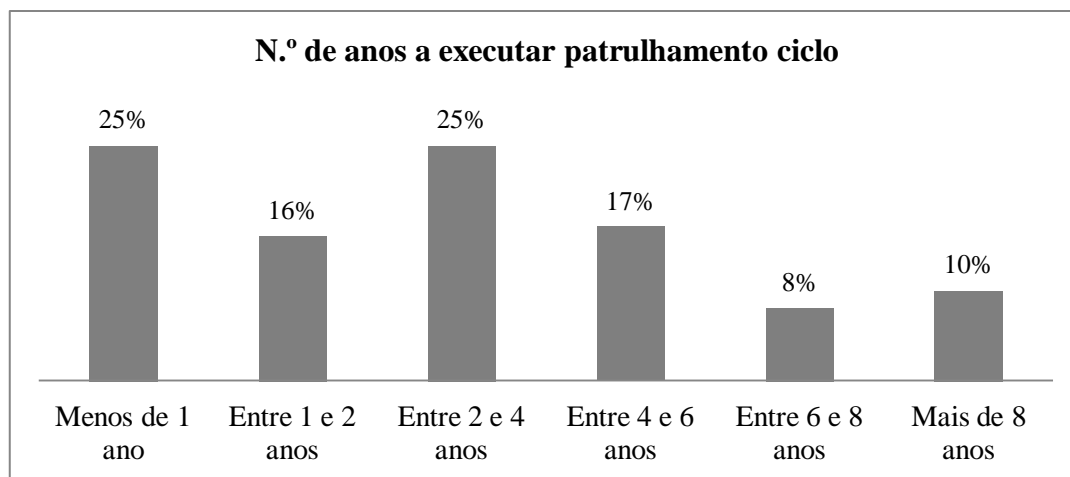


Figura n.º 11 - Resposta à questão n.º 7

4.3.2. Avaliação do patrulhamento

Para efetuar a avaliação do patrulhamento foram elaboradas quatro questões. Na questão n.º 8 do questionário procura-se saber quais as vantagens e vulnerabilidades sentidas pelos militares quando executam patrulhamento ciclo. Para tal, foi utilizada uma escala de Likert, com cinco níveis de classificação das afirmações, sendo o 1-Discordo totalmente; 2-Discordo; 3-Nem concordo nem discordo; 4-Concordo; 5-Concordo totalmente.

Relativamente à questão n.º 9 do questionário, esta procura saber quais as maiores dificuldades sentidas pelos militares aquando da realização do patrulhamento ciclo. Trata-se de uma questão semiaberta uma vez que apresenta algumas possibilidades de resposta e permite dar uma resposta diferente, bem como dar mais que uma resposta.

Quanto à questão n.º 10, a mesma tem como objetivo saber quantos militares possuem formação específica em patrulhamento ciclo, quem a ministrou e como a classificam. Para tal, utilizaram-se duas questões de resposta fechada (sim ou não) e na terceira questão recorreu-se novamente à escala de Likert.

Finalmente, a questão n.º 11 procura saber como os inquiridos classificam os meios materiais que têm à sua disposição e para tal foi utilizada uma escala de Likert com cinco níveis de classificação.

4.3.2.1. Análise da questão n.º 8

Tabela n.º 7 - Resposta à questão n.º 8

	1 ⁴⁴	2 ⁴⁵	3 ⁴⁶	4 ⁴⁷	5 ⁴⁸	N.º de resp.	χ_m^{49}	s ⁵⁰
8.1 Quando executo patrulhamento ciclo sou mais dificilmente reconhecido como agente de autoridade.	34,0%	44,7%	12,6%	7,8%	1,0%	103	1,97	0,93
8.2 É mais aliciante executar patrulhamento ciclo do que outro tipo de patrulhamento.	1,0%	8,7%	17,5%	48,5%	24,3%	103	3,86	0,92
8.3 Ao executar patrulhamento ciclo sinto maior receptividade por parte da população.	1,0%	1,9%	8,7%	50,5%	37,9%	103	4,22	0,77
8.4 Sou mais facilmente abordado quando estou a executar patrulhamento ciclo.	0%	2,9%	11,7%	47,6%	37,9%	103	4,20	0,76
8.5 Consigo aperceber-me mais facilmente do que me rodeia quando realizo patrulhamento ciclo.	0,0%	5,8%	14,6%	50,5%	29,1%	103	4,03	0,82
8.6 Quando realizo patrulhamento ciclo sinto-me mais vulnerável (menos protegido).	21,4%	38,8%	24,3%	13,6%	1,9%	103	2,36	1,03
8.7 Ao executar patrulhamento ciclo sinto mais dificuldade em chegar às ocorrências.	17,5%	38,8%	26,2%	16,5%	1,0%	103	2,45	0,99
8.8 Ao executar patrulhamento ciclo tenho mais dificuldade em impor a autoridade.	51,5%	34,0%	10,7%	2,9%	1,0%	103	1,68	0,85
8.9 O facto de permitir fazer exercício físico motiva-me a executar patrulhamento ciclo.	1,9%	1,9%	12,6%	48,5%	35,0%	103	4,13	0,85

⁴⁴ Discordo totalmente.

⁴⁵ Discordo.

⁴⁶ Nem concordo nem discordo.

⁴⁷ Concordo.

⁴⁸ Concordo totalmente.

⁴⁹ Média.

⁵⁰ Desvio padrão.

Na Tabela n.º 7, estão representados os dados estatísticos referentes às respostas dadas à questão n.º 8.

Na análise à afirmação **8.1 Quando executo patrulhamento ciclo sou mais dificilmente reconhecido como agente de autoridade**, 47,7% dos inquiridos discorda e 34,0% discorda totalmente, o que perfaz 81,7% de opiniões discordantes. A média para esta afirmação é de 1,97 e apresenta um desvio padrão de 0,93. Deste modo, podemos inferir que os militares que executam patrulhamento ciclo não sentem que seja mais difícil serem reconhecidos como agentes da autoridade o que vem contrariar o defendido por alguns autores na sustentação teórica.

Quanto à afirmação **8.2 É mais aliciante executar patrulhamento ciclo que outro tipo de patrulhamento**, 48,5% dos inquiridos concorda com a afirmação e 24,0% concorda totalmente, resultando num total de 72,5% de respostas concordantes. A média de 3,86 reflete uma aproximação para a concordância com a afirmação, enquanto que o desvio padrão com um valor de 0,92 indica alguma dispersão das respostas. Assim, pode verificar-se que os inquiridos consideram que executar patrulhamento ciclo é mais aliciante que executar outro tipo de patrulhamento, o que vai de encontro ao defendido por alguns autores na parte teórica.

Relativamente à afirmação **8.3 Ao executar patrulhamento ciclo sinto maior recetividade por parte da população**, 50,5% dos inquiridos concorda com a afirmação e 37,9% concorda totalmente, o que representa 88,4% de respostas concordantes. Com uma média de 4,22 e um desvio padrão baixo de 0,77, podemos afirmar que existe uma elevada concordância com a afirmação. Perante estes resultados podemos afirmar que os militares ao executarem patrulhamento ciclo sentem uma elevada recetividade por parte da população. Este foi um ponto defendido por um dos entrevistados ao responder à pergunta 1 das entrevistas ao referir que o patrulhamento ciclo “cria e espelha uma empatia com a população”.

Na afirmação **8.4 Sou mais facilmente abordado quando estou a executar patrulhamento ciclo**, 47,6% dos inquiridos concordam com a afirmação e 37,9% concorda totalmente, perfazendo 85,5% de respostas concordantes. Com uma média de 4,20 e desvio padrão 0,76, podemos afirmar que os militares sentem que a população os aborda mais facilmente quando estes estão a executar patrulhamento ciclo. Estes dados vêm confirmar o defendido por alguns autores na sustentação teórica e o exposto pelos entrevistados na pergunta n.º 1 das entrevistas ao referirem que o patrulhamento ciclo

possui uma forte componente de proximidade com o cidadão, principalmente se comparado com as patrulhas automóveis.

Perante a afirmação **8.5 Consigo aperceber-me mais facilmente do que me rodeia quando realizo patrulhamento ciclo**, 50,5% dos inquiridos concordou com a afirmação e 29,1% concordou totalmente, resultando num total de 79,6% de respostas concordantes. A média para esta afirmação é de 4,03 e o desvio padrão de 0,82. Perante estes dados, verificamos que os militares ao executar patrulhamento ciclo sentem que conseguem ter uma melhor perceção do ambiente que os rodeia, uma vantagem também ela apresentada na parte teórica e que é defendida por alguns autores.

No que concerne à afirmação **8.6 Quando realizo patrulhamento ciclo sinto-me mais vulnerável (menos protegido)**, 38,8% de inquiridos discorda da afirmação, 24,3% respondeu que nem concorda nem discorda e 21,4% discorda totalmente, o que nos indica uma ténue tendência para as respostas discordantes. Com média de 2,36 e um desvio padrão de 1,03 (que reflete uma dispersão nas respostas), podemos afirmar que não existe vincadamente um sentimento de vulnerabilidade por parte dos militares quando executam patrulhamento ciclo. Repare-se, que os militares podem estar mais vulneráveis mas não o sentir. Logo, a ideia defendida na parte teórica de que o meio ciclo não confere tanta proteção não é posta em causa.

Quanto à afirmação **8.7 Ao executar patrulhamento ciclo sinto mais dificuldade em chegar às ocorrências**, 38,8% discorda da afirmação e 26,2% nem concorda nem discorda. A média apresenta um valor de 2,45 e um desvio padrão de 0,99. Analisando estes dados podemos verificar que existe uma tendência dos inquiridos para discordar da afirmação, pelo que, aferimos que os militares não sentem mais dificuldade em chegar às ocorrências pelo facto de estarem a executar patrulhamento ciclo. De notar que esta é uma vulnerabilidade apontada na sustentação teórica, mas que não é sentida pelos militares. Esta discrepância poderá dever-se ao facto de normalmente as patrulhas ciclo não serem solicitadas para responder a ocorrências, o que é executado pelas Subunidades Territoriais.

Relativamente à afirmação **8.8 Ao executar patrulhamento ciclo tenho mais dificuldade em impor a autoridade**, 51,5% dos inquiridos discorda totalmente da afirmação e 34,0% discorda, o que constitui 85,5% dos inquiridos a fornecer respostas discordantes. A média apresenta um valor baixo de 1,68, enquanto o desvio padrão é de 0,85. Estes dados refletem uma elevada discordância da afirmação, o que demonstra que os militares não sentem mais dificuldade em impor a autoridade por executarem patrulhamento ciclo. Estes dados demonstram discordância do defendido por um dos

autores na parte teórica que defende que a proximidade com a população pode dificultar a imposição da autoridade.

Finalmente, face à afirmação **8.9 O facto de permitir fazer exercício físico motiva-me a executar patrulhamento ciclo**, 48,5% dos inquiridos concorda e 35,0% concorda totalmente com a afirmação, o que representa 83,5% de respostas concordantes. Com uma média de 4,13 e um desvio padrão de 0,85, verifica-se que o facto de permitir fazer exercício físico é um dos fatores motivadores para os militares que executam patrulhamento ciclo.

4.3.2.2. Análise da questão n.º 9

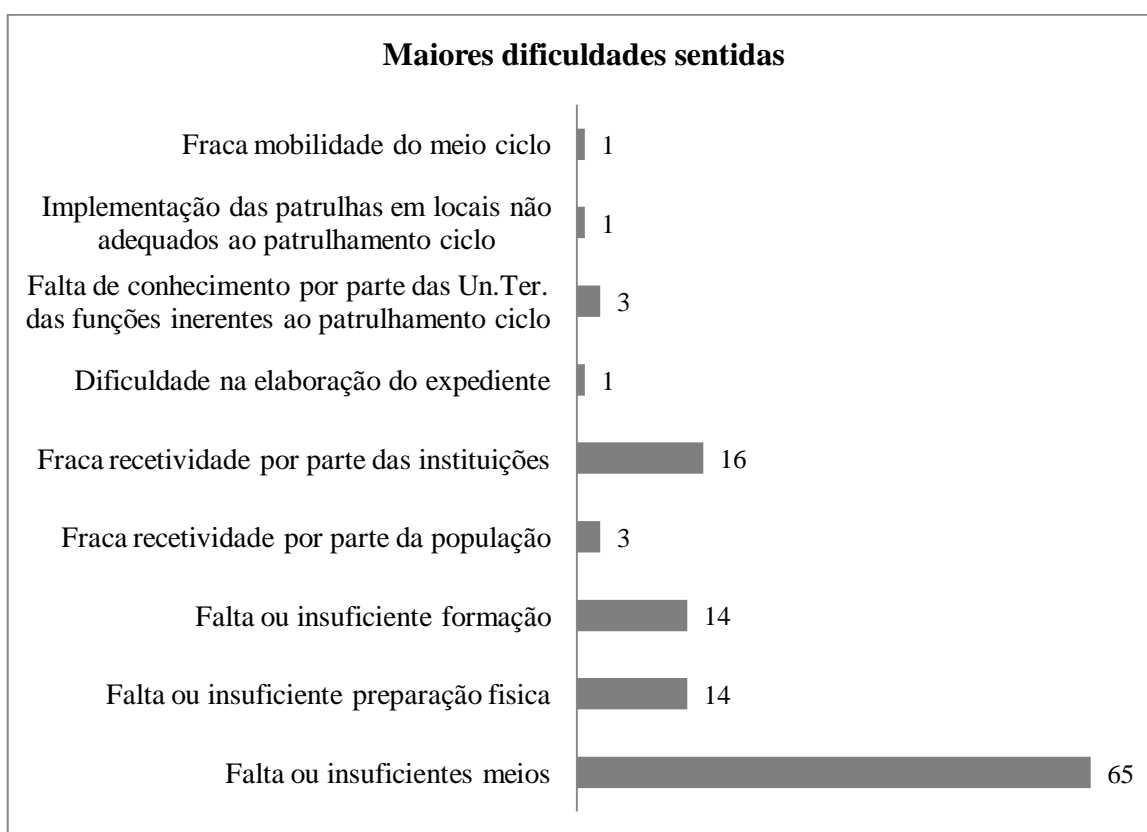


Figura n.º 12 - Resposta à questão n.º 9

Nesta questão foi perguntado quais as maiores dificuldades sentidas pelos militares ao executar patrulhamento ciclo. Na Figura n.º 12, encontram-se as respostas à questão.

Podemos verificar, que 65 inquiridos indicaram a falta ou insuficientes meios como dificuldade sentida, 16 consideram que existe uma fraca recetividade por parte das instituições, 14 apontam a falta ou insuficiente formação, 14 a falta ou insuficiente preparação física, 3 a fraca recetividade por parte da população, 3 a falta de conhecimento por parte das unidades territoriais das funções inerentes ao patrulhamento ciclo, 1 a fraca mobilidade do meio ciclo, 1 a implementação de patrulhas em locais não adequados ao patrulhamento ciclo e 1 aponta ainda que sente dificuldade na elaboração de expediente.

De salientar que existe um número elevado de inquiridos a apontar a falta ou insuficiência de meios como uma dificuldade, o que vem reforçar a opinião da maioria dos entrevistados ao mencionarem ser necessário atribuir mais e melhores meios materiais a quem executa patrulhamento ciclo.

Outra dificuldade apresentada pelos inquiridos, que também foi referida por alguns dos entrevistados, é a falta ou insuficiente formação. Este ponto será abordado posteriormente na análise á questão n.º 10.

4.3.2.3. Análise da questão n.º 10

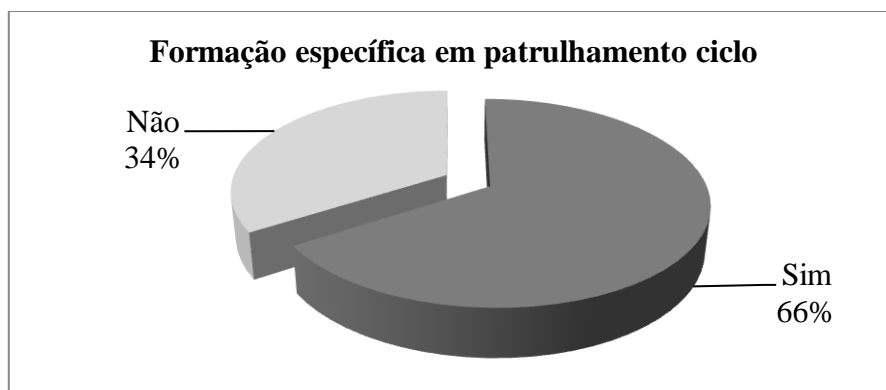


Figura n.º 13 - Resposta à questão n.º 10

Através da análise da Figura n.º 13, podemos constatar que 66% dos inquiridos possuem formação específica em patrulhamento ciclo enquanto 34% não. Na Figura n.º 14, podemos verificar que dos inquiridos que possuem formação específica em patrulhamento

ciclo, 85% teve formação dada pela USHE e os restantes 15% foi outra unidade a dar a formação.

Como se constatou na análise à questão n.º 9 do questionário, alguns dos inquiridos apontam a falta ou insuficiente formação como dificuldade sentida. Isto, aliado ao facto de um número considerável de inquiridos não possuir formação específica em patrulhamento ciclo (34%), reforça a ideia que existem lacunas na formação em patrulhamento ciclo. Tendo em conta que alguns autores e bastantes entrevistados, referem ser muito importante que quem realiza patrulhamento ciclo possua formação específica, podemos afirmar que é necessário dar mais formação neste âmbito. Principalmente aos militares que não pertencem à USHE. Uma vez que apenas 1 militar da USHE afirmou não possuir formação específica, sendo as restantes respostas negativas, de militares pertencentes às outras unidades.

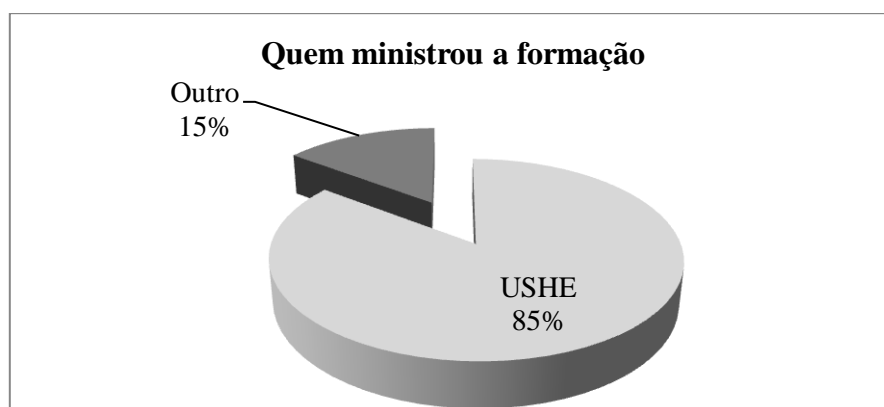


Figura n.º 14 - Resposta à questão n.º 10.1

Outro ponto importante é verificar como os inquiridos percecionam a formação que lhes é ministrada. Analisando a Figura n.º 15, podemos inferir que existe uma concordância de respostas entre quem teve formação específica ministrada pela USHE e quem teve formação ministrada por outra unidade que não a USHE, uma vez que os valores são muito próximos.

De notar que 60,3% dos inquiridos considera que a formação que possui é boa, 22,1% considera a formação razoável e, 14,7% muito boa. Uma vez que 75,0% dos inquiridos classifica a formação como boa ou muito boa, podemos afirmar que os inquiridos apreciam positivamente a formação que possuem.

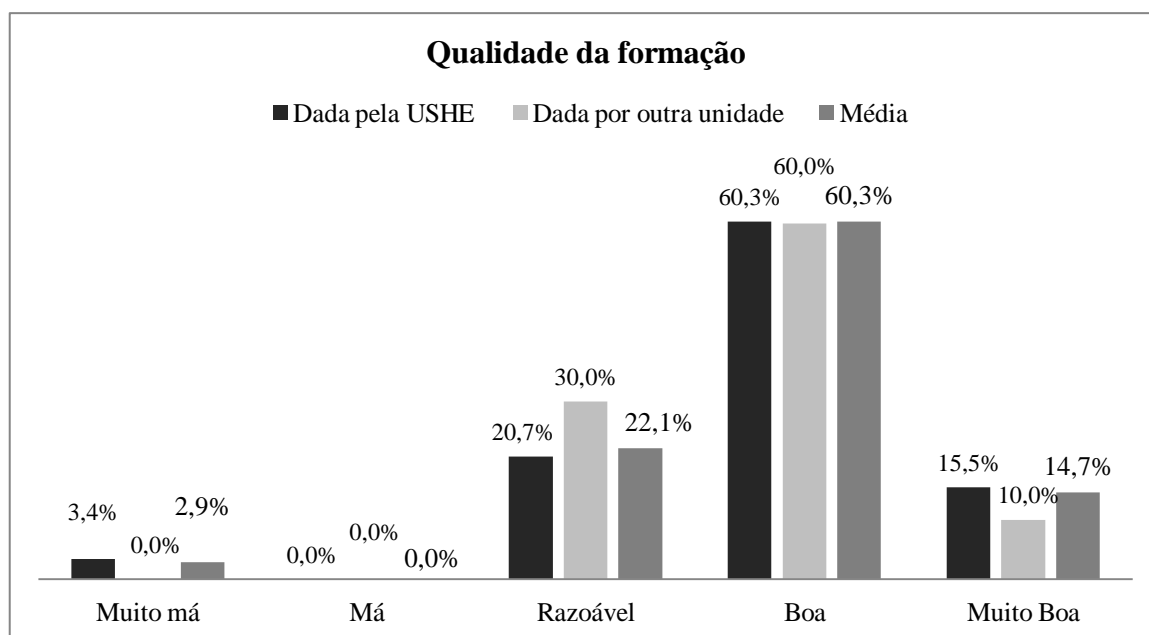


Figura n.º 15 - Respostas à questão n.º 10.2

4.3.2.4. Análise da questão n.º 11

Na Tabela n.º 8, podemos analisar as respostas à questão n.º 11 do questionário, que procura saber a opinião dos inquiridos sobre os meios materiais que têm à disposição.

A questão **11.1 Bicicletas**, apresenta 38,8% dos inquiridos a classificar as bicicletas como boas e 34,0% como razoáveis. Apresenta ainda uma média de respostas de 3,44 e um desvio padrão de 0,96. Estes valores refletem uma ténue inclinação dos inquiridos para classificar a qualidade das bicicletas como estando acima do razoável. No entanto, note-se que o valor da média não é substancialmente elevado.

Relativamente à questão n.º **11.2 Fardamento**, 37,9% dos inquiridos considera que o fardamento é razoável, 35,0% considera que o fardamento é bom e 16,5% considera que o fardamento é mau. Com uma média de 3,05 e desvio padrão 0,97 podemos verificar a dispersão de respostas bem como um entendimento por parte dos inquiridos que o fardamento é razoável. No entanto, com uma média tão central os inquiridos consideram que o fardamento é pouco mais que razoável. De notar que, na análise das entrevistas verificou-se que os entrevistados consideram que para uma implementação do patrulhamento ciclo em todo o território nacional seria necessário melhorar o fardamento, o que é confirmado pelas respostas a esta questão. Estes dados vêm também refutar a ideia

transmitida por alguns dos entrevistados ao referirem que existe fardamento adequado para executar patrulhamento ciclo, mesmo que seja no inverno.

No que concerne ao equipamento, a questão n.º **11.3 Equipamento**, apresenta resultados com 43,7% dos inquiridos a classificar o equipamento como bom e 37,9% a classificar como razoável. A média é de 3,44 e o desvio padrão de 0,84, o que aponta para uma propensão dos inquiridos para considerar os equipamentos como razoáveis com tendência para bons. Estes resultados atestam que a opinião dos inquiridos em relação aos equipamentos é favorável, no entanto não é muito elevada.

Quanto ao armamento, as respostas à questão **11.4 Armamento**, apresentam 62,1% dos inquiridos a classificá-lo como bom e 21,4% a considerá-lo como muito bom, o que perfaz 83,5% das respostas a classificar o armamento como claramente acima do razoável. A média das respostas a esta questão é de 3,98 e o desvio padrão de 0,79 o que vem confirmar as percentagens de respostas positivas. De notar que dos meios materiais, o armamento é o que é considerado pelos inquiridos como estando mais próximo do ideal.

Em suma, podemos referir que relativamente aos meios materiais o armamento é considerado como sendo adequado, mas em contrapartida o fardamento é visto pelos inquiridos como pouco mais que razoável. Deve portanto ser ponderado efetuar melhorias ao nível do fardamento disponível para executar patrulhamento ciclo. Por outro lado, confrontado estes dados com a questão n.º 9 do questionário, verifica-se que os meios são insuficientes, já que 65 dos 103 inquiridos (63%) apontou a falta ou insuficientes meios como dificuldade sentida.

Tabela n.º 8 - Respostas à questão n.º 11

	1 ⁵¹	2 ⁵²	3 ⁵³	4 ⁵⁴	5 ⁵⁵	N.º de resp.	χ_m	s
11.1 Bicicletas	2,9%	12,6%	34,0%	38,8%	11,7%	103	3,44	0,96
11.2 Fardamento	8,7%	16,5%	37,9%	35,0%	1,9%	103	3,05	0,97
11.3 Equipamento	1,9%	9,7%	37,9%	43,7%	6,8%	103	3,44	0,84
11.4 Armamento	1,9%	2,9%	11,7%	62,1%	21,4%	103	3,98	0,79

⁵¹ Muito mau.

⁵² Mau.

⁵³ Razoável.

⁵⁴ Bom.

⁵⁵ Muito bom.

Capítulo 5

Conclusões e recomendações

5.1. Introdução

Este Trabalho de Investigação Aplicada tem como objetivo compreender se é útil utilizar o patrulhamento ciclo em todo o território nacional como forma de executar o patrulhamento diário. Desta forma, o trabalho foi dividido em duas partes: na primeira foram analisados os conceitos teóricos subjacentes ao patrulhamento ciclo e, na segunda parte, foi efetuado o trabalho de campo, que consistiu em entrevistas a pessoas ligadas à utilização do patrulhamento ciclo e questionários aos militares que executam o patrulhamento supra referido. Finalmente, após a recolha de dados os mesmos foram analisados, apresentados e discutidos.

Desta forma, tratando-se de um trabalho de cariz exploratório, carece dar resposta às questões formuladas no início do mesmo. De notar, que devido à natureza do trabalho, as conclusões não têm como finalidade verificar hipóteses, mas sim, apresentar hipóteses que auxiliem na formulação de respostas às questões enunciadas.

Portanto, este último capítulo inicia com a exposição das respostas às perguntas de investigação e as respetivas hipóteses, são posteriormente tecidas algumas considerações finais, são efetuadas recomendações, prossegue com as limitações da investigação e termina com as sugestões para investigações futuras.

5.2. Resposta às perguntas de investigação

Conjuntamente com a pergunta de partida que foi formulada inicialmente, foram também articuladas perguntas derivadas. Carece neste momento dar-se resposta a essas questões.

Perante a primeira pergunta derivada foram subsequentemente levantadas duas questões que auxiliam na formulação da resposta. A primeira tem como objetivo conhecer,

“P1.1. Quais as zonas do território nacional em que a realização de patrulhamento ciclo seria uma mais-valia?”. Apesar de os entrevistados considerarem que o patrulhamento ciclo pode ser utilizado em quase todo o território nacional, pela análise da pergunta n.º 2 das entrevistas, verificou-se que as praias e zonas costeiras são por excelência o local mais indicado para utilizar o patrulhamento ciclo, no entanto, ele também pode ser bastante eficaz em zonas turísticas, locais onde o trânsito automóvel é proibido e em zonas de grande densidade populacional. Quanto à segunda pergunta: **“P1.2. Qual a mais-valia da implementação do patrulhamento ciclo em todo o território nacional?”**, evidenciou-se que o patrulhamento ciclo garante uma maior proximidade com o cidadão, que é um patrulhamento de maior visibilidade, que garante uma maior mobilidade que o patrulhamento apeado e permite aceder a locais inacessíveis ao trânsito automóvel, apesar de não ter tanta mobilidade como este. Foi possível também verificar que o patrulhamento ciclo transmite uma imagem de modernidade, fomenta o aumento do sentimento de segurança e pode ser um tipo de patrulhamento mais económico, especialmente se comparado com o patrulhamento automóvel. Desta forma podemos dar resposta à primeira questão derivada: **“P1. Qual a mais-valia da implementação do patrulhamento ciclo?”**. Verificou-se que o patrulhamento ciclo é um patrulhamento que possui as características da proximidade, visibilidade, exterioriza uma imagem de modernidade, é mais económico e garante mais mobilidade. No entanto, para maximizar estas características deve ser utilizado preferencialmente em zonas de praia e costeiras, zonas turísticas, locais onde o trânsito automóvel é proibido e zonas de grande densidade populacional.

A segunda pergunta derivada, **“P2. O patrulhamento ciclo deve ser realizado sazonalmente ou durante todo o ano?”**, obteve respostas que permitem afirmar que o patrulhamento ciclo pode ser efetuado durante todo o ano, apesar de ser mais vantajoso executá-lo no verão. Para que seja executado durante todo o ano existem condicionantes que devem ser ultrapassadas ou minimizadas, como é o caso do fardamento, que não se afigura como o ideal para executar este tipo de patrulhamento, especialmente no inverno.

Relativamente à terceira pergunta derivada, a mesma foi dividida em duas perguntas. A pergunta **“P3.1. Quem realiza patrulhamento ciclo possui formação adequada?”** obteve resultados esclarecedores. Através da análise da questão n.º 10 do questionário foi possível perceber que uma considerável percentagem (34%) de inquiridos não possui qualquer formação em patrulhamento ciclo. O que, aliado ao facto de existir um consenso geral que para se executar patrulhamento ciclo é preponderante que se possua

formação específica, permite concluir que existem militares a executar patrulhamento ciclo sem formação para tal. Este ponto é igualmente sustentado pelo facto de 14 militares apontarem a falta ou insuficiente formação como dificuldade sentida. Daqueles que possuem formação específica, nem todos receberam a formação na USHE. Uma vez que esta é a única unidade que está autorizada a ministrar este tipo de formação, a qualidade da formação é, desta forma, posta em causa. No entanto, daqueles que possuem formação específica, verifica-se que a classificam como “boa”. Desta forma, pode-se afirmar que existe qualidade na formação ministrada, no entanto, nem todos os militares possuem formação específica. Quanto à pergunta **“P3.2. Quem realiza patrulhamento ciclo possui meios materiais suficientes e adequados?”**, ficou claro que os meios existentes reúnem as condições mínimas, no entanto eles são insuficientes. De realçar que a qualidade do fardamento foi a que teve resultados mais baixos pelo que deve ser equacionado efetuar mudanças a este nível. Da mesma forma, além de ser apontado pelos entrevistados que os meios existentes são insuficientes, 65 dos 103 entrevistados apontaram a falta, ou insuficientes meios, como dificuldade sentida, o que indica claramente existir uma carência ao nível dos meios. Desta forma, é possível dar resposta à terceira pergunta derivada: **“P3. Quem realiza patrulhamento ciclo dispõem dos recursos necessários para desenvolver a sua atividade de forma mais eficiente?”**. É evidente que para além dos meios materiais serem insuficientes, existe uma carência ao nível da formação, principalmente e, quase exclusivamente, pelos militares que executam patrulhamento ciclo e não pertencem à USHE. Desta forma podemos concluir, que quem realiza patrulhamento ciclo não dispõem dos recursos necessários para desenvolverem a sua atividade de forma mais eficiente.

Quanto à pergunta derivada n.º 4, **“P4. O patrulhamento ciclo deve ser realizado por uma unidade de “reserva” ou pelas unidades territoriais?”**, tendo como base a análise da pergunta n.º 5 da entrevista é apontado como mais vantajoso que exista um “sistema misto”. Numa primeira linha seriam as Unidades Territoriais a efetuar o patrulhamento, mas manter-se-ia uma força de reserva que atuaria à ordem, em situações específicas. Assim, poder-se-ia retirar o máximo rendimento desta forma diferenciada de patrulhamento, com a sua existência quer nas Unidades Territoriais, quer numa Unidade de Reserva.

Sobre a última questão derivada **“P5. Qual o conceito de articulação de forças de patrulhamento ciclo que mais se adequa à realidade portuguesa, BTT ou TSP?”**, foi perguntada a opinião aos entrevistados, os quais tiveram respostas bastantes dispersas apesar da maioria considerar que os modelos são adequados. Não se pode afirmar que um

modelo é melhor que outro, porque depende bastante das características do local que se pretende patrulhar (consoante o local, um modelo pode ser mais adequado que outro). Deve ser tido em atenção, que para aplicar estes modelos tem de haver um conhecimento, por parte de quem utiliza o patrulhamento ciclo, destes mesmos modelos e das características inerentes aos mesmos. O que não se verifica, já que os inquiridos apontam como dificuldade sentida o desconhecimento por parte das Unidades Territoriais das funções inerentes ao patrulhamento ciclo.

Por fim, importa responder à pergunta de partida que norteou todo o trabalho. **“Será adequado e útil implementar o patrulhamento ciclo em todo o território nacional como forma de executar o patrulhamento diário?”**. O patrulhamento ciclo, visto como uma mais-valia para a GNR é uma forma diferenciada de patrulhamento que prima pela proximidade e visibilidade. A sua implementação em todo o território nacional é vista como útil, no entanto, devem ser estudados os locais para que se possa tirar o maior proveito deste tipo de patrulhamento, uma vez que não existem, nem meios materiais, nem efetivo humano suficientes para poder utilizá-lo em todo o território nacional. Os locais sugeridos são: as praias e zonas de costa, zonas turísticas, zonas de grande concentração populacional e zonas onde a circulação automóvel seja proibida.

Perante o conjunto de conhecimentos obtidos pode-se então formular as seguintes hipóteses:

- H1: O patrulhamento ciclo é uma mais-valia para a Guarda Nacional Republicana.
- H2: Certos locais do território nacional não são ideais para utilizar patrulhamento ciclo.
- H3: O patrulhamento ciclo pode ser efetuado durante todo o ano.
- H4: A formação em patrulhamento ciclo é adequada às tarefas a desempenhar.
- H5: Quem executa patrulhamento ciclo deve ter formação específica ministrada pela USHE.
- H6: Quem realiza patrulhamento ciclo não dispõem de meios materiais suficientes para desenvolver a atividade.
- H7: O patrulhamento ciclo deve ser desenvolvido pelas Unidades Territoriais e por uma Unidade de Reserva.
- H8: Os conceitos de articulação de forças de patrulhamento ciclo, BTT e TSP, adequam-se à realidade portuguesa.

5.3. Considerações finais

Indubitavelmente que uma decisão no sentido de utilizar o patrulhamento ciclo em todo, ou quase todo o território nacional, tem de partir do comando da Guarda Nacional Republicana. Tal afigura-se complicado devido às limitações expostas. A falta de efetivo humano é uma condicionante incontornável na atualidade da instituição e carece ser solucionada para que as Unidades Territoriais possam efetuar mais do que o chamado “patrulhamento obrigatório”. Por outro lado, a formação deve ser centralizada e difundida por todos os que executam patrulhamento ciclo, porque só desta forma as vantagens do patrulhamento ciclo serão maximizadas.

Durante o desenvolvimento do trabalho foi ainda possível verificar que algumas vulnerabilidades apontadas ao patrulhamento ciclo não são sentidas pelos militares. Em contraposição, a maioria das vantagens do patrulhamento ciclo é corroborada pelos inquiridos.

5.4. Recomendações e sugestões

Não obstante, que não seja seguido um rumo no sentido de implementar o patrulhamento ciclo em todo, ou quase todo o território nacional, existem algumas mudanças que se perspetivam como necessárias. Carece, portanto, que seja efetuado um esforço no sentido de ministrar formação específica em patrulhamento ciclo a todos os militares que executam esta forma diferenciada de patrulhamento.

Acresce ainda a necessidade de melhorar os meios materiais disponíveis para a execução de patrulhamento ciclo. A este propósito, é consensual que o fardamento é manifestamente dos meios materiais o que reúne menores condições. A melhoria ao nível do fardamento tem mais relevância caso se opte pela implementação do patrulhamento ciclo durante todo o ano, já que perante condições atmosféricas adversas, o fardamento poderá condicionar bastante a atuação dos militares.

5.5. Limitações da investigação

Durante a realização do trabalho essencialmente foram duas as dificuldades sentidas. Uma deriva do espaço temporal dedicado à elaboração do trabalho, uma vez que se situa em meses de férias para alguns dos intervenientes e nem sempre existe disponibilidades por parte dos mesmos para participar em entrevistas e/ou questionários. A outra foi o limite de páginas estabelecido pela NEP n.º 520/DE, principalmente no que concerne aos anexos e apêndices, que é bastante limitativo, o que restringe a apresentação de dados. Neste trabalho, perante o limite imposto, fica por apresentar a transcrição das entrevistas e alguns dados estatísticos que completariam a análise dos questionários.

5.6. Investigações futuras

Finalizado o presente trabalho, considera-se pertinente propor que seja futuramente estudado a forma como está a ser executado o processo de pedido de reforço e distribuição do patrulhamento ciclo, por parte das unidades territoriais. Isto porque, alguns dos intervenientes mencionam que existe um desconhecimento, por parte das Unidades Territoriais, das capacidades e limitações deste tipo de patrulhamento. Também seria útil estudar as razões que levam a existir militares com falta de formação em patrulhamento ciclo e, que tipo de formação é ministrada àqueles que tem formação, mas que não é dada pela USHE.

Bibliografia

- Academia Militar (2011). NEP n.º 520/DE, de 30 de junho de 2011. *Trabalho de Investigação Aplicada (TIA) e outros trabalhos de investigação*.
- Almeida, L. & Freire, T. (1997). *Metodologia da investigação em psicologia e educação*, Braga: Lusografe. Retirado: Junho, 30, 2012, de: <http://pt.scribd.com/doc/6993045/Leandro-salmeida-Metodologia-Da-InvestigaCAo>
- Bell, J. (2010). *Como realizar um projecto de investigação*. (5ª ed.). Lisboa: Gradiva.
- Duarte, T. (s.d). *Manual de Apoio ao Turismo “Tourist Support Patrol”*. Guarda Nacional Republicana.
- Guarda Nacional Republicana (1997). *Manual de Operações* (Vol. II), Lisboa: Guarda Nacional Republicana.
- Guarda Nacional Republicana – Comando de Doutrina e Formação. (2009). Despacho 14/09-OG, de 14 de abril. *Regulamento do Curso de Formação em Patrulhamento Turístico da Guarda Nacional Republicana*.
- Guarda Nacional Republicana – Comando Geral. (2009). Despacho n.º 59/09-OG, de 30 de dezembro. *Define as competências, a estrutura e efetivo da Unidade de Segurança e Honras de Estado*.
- Guarda Nacional Republicana – Comando Geral. (2010). Despacho n.º 10393/2010 de 22 de junho. *Regulamento Geral de Serviço da Guarda Nacional Republicana*. Diário da República, 2.ª série, n.º 119, 33856-33891. Retirado: maio, 26, 2012, de <http://www.gnr.pt/default.asp?do=yrtv5ynpn1/Yrtv5ynpn1>
- Guerra, I. (2012). *Pesquisa Qualitativa e Análise de Conteúdo – Sentidos e formas de uso*. (1ª ed.). Cascais: Princípia.
- Gonçalves, S. (2010). *O Patrulhamento Ciclo na GNR: Que impacto na opinião pública da zona balnear pertencente ao Comando Territorial de Setúbal*. Trabalho de Investigação Aplicada, Lisboa: Academia Militar.

- Hill, M. & Hill, A. (2009). *Investigação por Questionário*. (2ª ed.). Lisboa: Edições Sílabo.
- International Police Mountain Bike Association. (2008). *The Complete Guide to Public Safety Cycling* (2ª ed.). Baltimore, Maryland, Estados Unidos da América: Jones and Bartlett Publishers.
- Menton, C. (2007). *Bicycle Patrols Versus Car Patrols*. Retirado: maio, 31, 2012, de <http://www.ipmba.org/newsletters/BicyclePatrolsVersusCarPatrols.pdf>
- Menton, C. (2008a). *Bicycle patrols: an underutilized resource*. Retirado: maio, 30, 2012, de <http://wheelsforjustice.rwu.edu/publications/Policing-Jan08p93-p108.pdf>
- Menton, C. (2008b). *Bike Patrol*. Retirado: maio, 30, 2012, de <http://wheelsforjustice.rwu.edu/publications/bike%20Patrol.pdf>
- Quivy, R. & Campenhoudt, L. (2008) *Manual de Investigação em ciências Sociais* (5ª ed.) Lisboa: Gradiva
- Sarmiento, M. (2008). *Guia Prático sobre a Metodologia Científica para a Elaboração, Escrita e Apresentação de Teses de Doutoramento, Dissertações de Mestrado e Trabalhos de Investigação Aplicada* (2.ª ed.). Lisboa: Universidade Lusíada Editora.
- Sousa, J. (2005). *Manual de patrulhamento Ciclo* (1ª ed.). Lisboa: Guarda Nacional Republicana.
- Vilelas, J. (2009). *Investigação - O Processo de Construção do Conhecimento* (1ª ed.). Lisboa: Edições Sílabo
- Vonk, K. (s.d.). *Police mountain Bike Patrol: Policy Training, and Tactics*. Retirado: maio, 31, 2012, de <http://loukatactical.com/articles/PoliceMountainBikePatrol-IPMBA.pdf>
- Woida, M. (2007). *Bike Patrol Officers: The First Line of Defence*. Retirado: maio, 31, 2012, de http://www.ipmba.org/newsletters/Bike_Patrol_Officers_First_Line_of_Defense.pdf

Apêndices

Apêndice A

Entrevistas

A.1. Guião das entrevistas



ACADEMIA MILITAR DIREÇÃO DE ENSINO

GUIÃO DE ENTREVISTA

O meio ciclo na GNR: a sua implementação no dispositivo territorial

AUTOR: ASPIRANTE GNR/INF RUI ANDRÉ ALMEIDA QUINTINHA

ORIENTADOR: CAPITÃO GNR/CAV MARCELO FILIPE FERREIRA

LOURENÇO PESSOA

No âmbito do trabalho de Investigação Aplicada que tenho vindo a realizar com vista à obtenção do grau mestre em Ciências Militares e, que se subordina ao tema “O meio ciclo na GNR: a sua implementação no dispositivo territorial”, eu, aspirante de infantaria Rui André Almeida Quintinha, venho por este meio solicitar a V.Ex^a que me conceda a oportunidade de o(a) entrevistar a fim de clarificar alguns aspetos relativos a este tema.

Esta entrevista servirá como ponte entre o enquadramento teórico e o trabalho de campo que se pretende desenvolver e auxiliará a atingir os objetivos da presente investigação uma vez que a mesma é fundamental para o estudo em questão.

O objetivo da entrevista será recolher informações relativamente à melhor forma de aplicar o patrulhamento ciclo.

De forma a salvaguardar os interesses de V. Ex.^a, e se assim o desejar, poderá ser colocado à sua disposição, para sua apreciação.

Grato pela sua imprescindível colaboração.

Atenciosamente,

Rui André Almeida Quintinha

Aspirante de Infantaria

ENTREVISTA

Posto: Nome:

Função:

Data:

Local:

Questões:

1. Na sua opinião o patrulhamento ciclo constitui uma mais-valia em termos operacionais para a GNR? Justifique.

2. Atualmente o patrulhamento ciclo é efetuado essencialmente em zonas de praia e turísticas. Quais as zonas do território nacional em que a realização de patrulhamento ciclo seria uma mais-valia?

3. Em que medida o patrulhamento ciclo pode ser implementado em todo o território nacional?

4. Atualmente o patrulhamento ciclo é efetuado essencialmente no verão ou em eventos. Na sua opinião, a utilização do patrulhamento ciclo durante todo o ano seria uma mais-valia? Porquê?

5. Em termos operacionais qual dos modelos considera mais vantajoso: que sejam as unidades territoriais a possuir o meio ciclo, que este esteja numa unidade especializada/reserva, ou ambas as formas como acontece atualmente? Justifique.

6. Atualmente existem na GNR dois conceitos de articulação de forças de patrulhamento ciclo, BTT e TSP. Considera que estes se adequam à realidade portuguesa? Se sim, qual deles se adequa melhor?

A.2. Análise de conteúdo das entrevistas

A.2.1. Análise da pergunta n.º 1

Quadro n.º 2 - Quadro resumo das respostas à pergunta n.º 1

P1. Na sua opinião o patrulhamento ciclo constitui uma mais-valia em termos operacionais para a GNR?	
Entrevistados	Ideias principais
Entrevistado n.º 1 Andrade e Sousa Coronel	“Sendo eu um pouco suspeito porque estive na origem do patrulhamento ciclo, julgo que sim.” “É uma mais-valia (...) porque é um patrulhamento muito próximo com o cidadão, porque é um patrulhamento bastante económico, um patrulhamento que cria e espelha uma empatia com a população...” “...as pessoas sentem-se seguras quando veem o patrulhamento ciclo.” “ Por outro lado, o próprio fardamento e equipamento que os cicloguardas possuem dá uma imagem de modernidade e o facto de as bicicletas poderem ir a todo o lado...” “... o cicloguarda cobrir dez vezes mais terreno que uma patrulha a pé.”
Entrevistado n.º 2 Gomes Ferreira Capitão	“Constitui. Porque é uma forma de patrulhamento diferenciado. É uma forma de patrulhamento de maior visibilidade. É uma forma de patrulhamento que garante uma maior proximidade para com os turistas...” “O patrulhamento ciclo por se apresentar de forma diferente, com um uniforme diferente, de calção, de boné, de polo, de uma forma mais descontraída, na minha opinião (...) é uma mais-valia...” “Por ser diferente do policiamento que o cidadão normal está habituado a ver...”.
Entrevistado n.º 3 Martins Ferreira Capitão	“Constitui. Desde que o seu empenhamento seja devidamente estudado.” “É uma mais-valia para aspetos relacionados com o policiamento de proximidade, mas não considero que seja uma mais-valia para tomar conta de acidentes. Também não considero que seja uma mais-valia por uma patrulha às ocorrências em cima de uma bicicleta. Mas, para policiamento de proximidade, para patrulhamento de visibilidade, é uma mais-valia.”.
Entrevistado n.º 4 Pires Duarte Capitão	“Constitui em termos operacionais, em termos de imagem. Em termos operacionais tem vantagens por ser um meio diferente de todos os outros.” “...a grande vantagem é que vem complementar todo o tipo de patrulhamento que já é efetuado. O meio, que neste

	<p>caso é a bicicleta permite complementar o restante sistema de patrulhamento...” “...permite uma mobilidade diferente do patrulhamento apeado e permite também fazer um patrulhamento muito mais próximo do que o patrulhamento auto. Ou seja, está numa posição intermédia em relação ao patrulhamento auto e o patrulhamento apeado. Consegue tirar um pouco das vantagens de cada um dos patrulhamentos.” “É sempre uma mais-valia porque tem esta questão da proximidade. É diferente nós andarmos a fazer um patrulhamento auto, onde nós temos que parar o carro, o carro fica parado no meio da rua, enquanto a bicicleta não, permite aceder a locais mais inóspitos, de difícil acesso, permite que o contacto com as pessoas seja feito de uma maneira mais aberta, porque ainda existe o “tal” estigma do militar fardado.” “As pessoas têm sempre uma maior dificuldade em falar, em dirigir-se a um militar que esteja fardado, de botas, camisa, gravata... do que um militar que esteja com equipamento de polo e calções e ténis.”.</p>
Entrevistado n.º 5 Pinto Amaral Capitão	<p>“Julgo que sim. O patrulhamento ciclo é uma das componentes do patrulhamento que tem a característica da proximidade e da visibilidade. Proximidade porque é diferente de uma patrulha que vai num veículo caracterizado da Guarda...” “...permite com mais facilidade o intercâmbio com o cidadão, existindo um maior contacto entre os militares da Guarda e a população, nomeadamente entre os militares da guarda e alguns operadores turísticos, empresariais e o pequeno comércio por onde vai passando. Portanto, é importantíssimo.” “A questão da visibilidade também. Dá a ideia que são mais vistos, porque os militares da guarda andam no meio da população, contrariamente ao carro da Guarda que passa nas vias principais e não passa naquelas ruelas pequeninas e acessos pedonais, como acontece com a patrulha ciclo.”.</p>

A.2.2. Análise da pergunta n.º 2

Quadro n.º 3 - Quadro resumo das respostas à pergunta n.º 2

P2. Atualmente o patrulhamento ciclo é efetuado essencialmente em zonas de praia e turísticas. Quais as zonas do território nacional em que a realização de patrulhamento ciclo seria uma mais-valia?	
Entrevistados	Ideias principais

Entrevistado n.º 1 Andrade e Sousa Coronel	“No início, o patrulhamento ciclo foi direcionado para as praias e zonas costeiras, onde ele é mais eficaz, se bem que o patrulhamento ciclo, baseado em experiências de outros países, pode ser uma grande mais-valia em outros locais. O patrulhamento ciclo tem a sua máxima expressão em locais onde o trânsito automóvel é inacessível.” “O patrulhamento ciclo pode ser utilizado em variadíssimas situações, com variadíssimos equipamentos, de verão e de inverno”.
Entrevistado n.º 2 Gomes Ferreira Capitão	“Eu penso que de uma forma geral é onde esse patrulhamento tem sido feito.” “E principalmente é feito no verão nas zonas de maior densidade populacional.” “Portanto, as zonas são essencialmente as zonas de veraneio.” “Depois há outros eventos, mais particulares, como é por exemplo em Fátima, onde há também uma grande concentração de população...” “Em conclusão e respondendo em concreto à tua questão, é no verão, como ele é normalmente utilizado, e é nas zonas em que a afluência de cidadãos, quer nacionais, quer estrangeiros é maior.”.
Entrevistado n.º 3 Martins Ferreira Capitão	“As zonas de praia e as zonas turísticas são por excelência, devido às suas características são umas ótimas zonas para implementar o patrulhamento ciclo” “Nomeadamente, Algarve e toda a zona costeira do país. Mais o Algarve, porque é o nosso ex-líbris do turismo. Mas também temos a costa Alentejana e alguns pontos mais a norte, mas que não são locais tão bons para efetuar patrulhamento ciclo, devido às características do local.” “Podemos implementar o patrulhamento ciclo em todo o território nacional. Temos é que saber para o que queremos, porque a formação depois adequa-se às nossas necessidades.”
Entrevistado n.º 4 Pires Duarte Capitão	“A mais-valia é nas zonas costeiras, que são zonas que tem acessibilidades difíceis, e nos eventos, porque permite trabalhar a imagem sempre que existem grandes concentrações de pessoas. Permite trabalhar a imagem da instituição, permite ter uma mobilidade diferente...” “Em pequenas áreas, em áreas de operações que são relativamente pequenas mas com grande densidade em termos de pessoas, aí a bicicleta é uma grande vantagem porque permite deslocar-se dentro dessa área sem causar grande incómodo junto das pessoas.”.
Entrevistado n.º 5 Pinto Amaral Capitão	“Eu julgo que o patrulhamento ciclo pode ser estendido a todo o território nacional, onde haja comunidades ou povoações, considerando o efeito de proximidade e visibilidade...” “Também pode ser utilizado, por exemplo: no âmbito da “Operação Floresta Segura”, não sendo tão visível, pode evitar/prevenir os incêndios, neste caso, com menor visibilidade, contudo mais ecológico.”

	“Portanto, não é só importante junto das comunidades estivais, mas também no interior do país pode ser utilizado, apesar de não ter sido essa a prática.”.
--	--

A.2.3. Análise da pergunta n.º 3

Quadro n.º 4 - Quadro resumo das respostas à pergunta n.º 3

P3. Em que medida o patrulhamento ciclo pode ser implementado em todo o território nacional?	
Entrevistados	Ideias principais
Entrevistado n.º 1 Andrade e Sousa Coronel	“A ideia no início era criar um pelotão ciclo em cada Brigada Territorial, neste momento não existem Brigadas Territoriais, mas estou convencido que é possível criar um pelotão ciclo em quase todos, se não em todos os Comandos Territoriais.” “Há alguns aspetos que têm de ser salvaguardados, porque é importante que a doutrina se mantenha. Ou seja, não basta montar o pelotão, tem de haver um órgão coordenador, um órgão como tem o trânsito, a investigação criminal, o SEPNA, ou como têm as outras especialidades. É fundamental haver um órgão coordenador no Comando Geral que uniformize e que superintenda a formação e que superintenda este patrulhamento. Porque senão a tática e as técnicas deixam de ser utilizadas e começa-se a perder a sua eficácia.”
Entrevistado n.º 2 Gomes Ferreira Capitão	“Eu penso que tendo em conta as características do patrulhamento ciclo e estudando particularmente as situações e os locais, o patrulhamento ciclo, à partida poderá ser implementado em todo o território nacional.” “Tem que se ver e ponderar a sua utilização, tendo em conta os custos, do patrulhamento ciclo (...) não é só em custos monetários, é em custos humanos é em custos de materiais e depois as áreas também, os locais, se são locais suscetíveis, se são “bons” para o patrulhamento ciclo.” “Tendo em conta estes fatores: o local, o número de cidadãos e os fatores de custos, tendo em conta o rácio de pessoal” “Mas, na minha opinião, o patrulhamento ciclo poderá ser implementado em todo o lado desde que seja adaptável à realidade do local” “Outra coisa que se deve ter em atenção é a formação que terá que ser dada a esses militares para fazerem esse tipo de patrulhamento ciclo.”.
Entrevistado n.º 3	“O patrulhamento ciclo, em termos operacionais pode ser

Martins Ferreira Capitão	implementado em todo o território nacional.” “Pode ser empenhado a nível nacional em todo o tipo de eventos, desde que seja considerado o sítio onde é empenhado. Há aqui princípios, da proporcionalidade, etc... que têm de ser de ser “pesados” para se poder implementar o meio.” “ Para eventos, que podem ser eventos turísticos: festividades, acompanhamentos, cicloturismos, aí pode-se empenhar o meio ciclo.”
Entrevistado n.º 4 Pires Duarte Capitão	“Para ser implementado tinha que assentar em duas grandes premissas. O conhecimento do patrulhamento em si por parte de todo o dispositivo e depois a formação.” “Essa formação tem de ser uma formação centralizada e que permita que um órgão central liberte doutrina para o terreno, à semelhança do que fazem com outros tipos de patrulhamento e outro tipo de sistemas que já estão implementados na Guarda. Estas são as duas grandes premissas para implementar o patrulhamento ciclo a nível nacional.” “Depois, é preciso haver uma consciência por parte de toda a estrutura da Guarda para o trabalho que dá este tipo de patrulhamento, porque os militares têm que ter um cuidado especial com o meio em si, que neste caso é a bicicleta. E isto acaba por ser sempre um trabalho um bocado isolado por parte do militar porque, á semelhança de outra especialidade o comandante no terreno nem sempre tem o conhecimento específico daquele meio.” “É assim, poderia implementar-se em todo o território. Ao nível dos Destacamentos, a meu ver teria que ser nas localidades onde houvesse maior concentração de pessoas, aí era a grande vantagem. Estamos a falar ao nível dos Destacamentos Territoriais, ao nível dos Postos sede, etc... em vez de efetuarem o patrulhamento apeado, poderiam efetuar o patrulhamento ciclo, poderiam complementar esse patrulhamento.” “É uma realidade que certamente que seria um patrulhamento mais eficaz, permitiria estabelecer o contacto que o militar estabelece quando faz o patrulhamento apeado, mas tinha a vantagem de poder cobrir uma área maior, ou seja, garantindo outro tipo de mobilidade.”
Entrevistado n.º 5 Pinto Amaral Capitão	“Pode. E se não for em todo o território nacional, eventualmente na maior parte dele.” “Mas isso levanta problemas logísticos e operacionais. É que muitas subunidades da Guarda já têm carência de efetivos para o patrulhamento auto (...) e ter mais esta componente com os atuais quadros existentes é muito difícil.” “Também deve ser considerando que para tal, é necessário investimento, na aquisição de equipamento e formação do efetivo. Atualmente as subunidades não têm qualquer material ou equipamento, para iniciar este tipo de patrulhamento.” “Portanto,

	<p>existem aqui algumas limitações, alguns problemas, que seria necessário sanar para se laçar este patrulhamento.” “Mesmo para tempo de chuva, existe equipamento para proteger os militares quando andam de bicicleta, apesar desse patrulhamento não ser tão proveitoso quando não estão as melhores condições atmosféricas” “Pelo que julgo, que havendo vontade, poder-se-á implementar o patrulhamento ciclo a nível nacional, mesmo que não seja em todas as subunidades operacionais, pelo menos nos locais em que haja condições físicas e de terreno para o efeito (i.e. seria mais fácil adotar o patrulhamento numa zona mais ou menos plana, do que na Serra da Estrela).”.</p>
--	--

A.2.4. Análise da pergunta n.º 4

Quadro n.º 5 - Quadro resumo das respostas à pergunta n.º 4

P4. Atualmente o patrulhamento ciclo é efetuado essencialmente no verão ou em eventos. Na sua opinião, a utilização do patrulhamento ciclo durante todo o ano seria uma mais-valia? Porquê?	
Entrevistados	Ideias principais
Entrevistado n.º 1 Andrade e Sousa Coronel	“Considero que sim. É uma grande mais-valia. Temos um país com um clima extraordinário, o patrulhamento ciclo é praticamente possível durante todo o ano fora uma ou outra situação como um dia com muita chuva e muito vento, o resto dos dias é perfeitamente possível e eficaz e eficiente.”
Entrevistado n.º 2 Gomes Ferreira Capitão	“Sim, seria.” “É uma mais-valia ponderando os fatores todos que eu já te disse na resposta anterior. Nós já tivemos situações em que o patrulhamento ciclo foi implementado no inverno (...) por exemplo: no rali de Portugal em pleno dezembro, ou janeiro, implementou-se o patrulhamento ciclo.” “Eu penso que a grande questão da não implementação do patrulhamento ciclo, bem como outros patrulhamentos diferenciados, é por dificuldades de meios humanos, principalmente.”.
Entrevistado n.º 3 Martins Ferreira Capitão	“É sempre uma mais-valia utilizar o meio ciclo, desde que devidamente ponderado qual a utilização que lhe vamos dar. No verão por excelência. Nos eventos, poderá ser no verão ou no inverno. A única condicionante que existe é efetivamente o

	fardamento. Porque se está a chover, ou se está frio, ou está vento, não se vai por as pessoas de calções.” “... eles podem trabalhar vinte e quatro horas por dia e trezentos e sessenta e cinco dias por ano, porque é um meio.” “Mas, Podemos utilizá-lo todo o ano. Temos é que lhe dar equipamento “capaz”, para fazer face a todas as intempéries e depois ponderar, para que o queremos, onde o vamos utilizar.”
Entrevistado n.º 4 Pires Duarte Capitão	“Sim, concordo. É uma mais-valia certamente. Porque existem equipamentos para os militares fazerem patrulhamento em condições, quer atmosféricas mais adversas, quer noutra tipo de condições, não é impeditivo que o façam.” “Em termos operacionais, não vejo qual seja a diferença do patrulhamento que é empenhado só no veraneio. O conceito foi criado especialmente para estas épocas, porque era feito por uma unidade de reserva e há sempre o deslocar de militares a tempo inteiro que acarretam outros custos para a instituição.”.
Entrevistado n.º 5 Pinto Amaral Capitão	“Sim. Julgo que a mais-valia é evidenciada pela proximidade e visibilidade...” “A Guarda através do patrulhamento Ciclo a nível nacional, reiterava a vontade em investir na proximidade, alinhando a estratégia que está a seguir.” “Contudo, é necessário vontade para investir, por forma a ultrapassar as limitações supra referidas.” “Assim entendo que o patrulhamento pode ser efetivado durante todo o ano, porque o país não tem, salvo raras exceções, amplitudes térmicas muito elevadas. O inverno não é assim tão frio comparativamente a outros países, o verão não é assim tão quente, também comparativamente a outros países e não chove a maior parte do ano.”.

A.2.5. Análise da pergunta n.º 5

Quadro n.º 6 - Quadro resumo das respostas à pergunta n.º 5

P5. Em termos operacionais qual dos modelos considera mais vantajoso: que sejam as unidades territoriais a possuir o meio ciclo, que este esteja numa unidade especializada/reserva, ou ambas as formas como acontece atualmente? Justifique.	
Entrevistados	Ideias principais
Entrevistado n.º 1	“Já respondi um pouco a essa pergunta. Estou convencido que é

Andrade e Sousa Coronel	possível criar um pelotão ciclo em quase todos, se não em todos os Comandos Territoriais.” “Eu sou da opinião que seja descentralizado, mas sempre com um órgão coordenador, com um órgão central que não deixe adulterar a doutrina. O patrulhamento ciclo não é só um homem a patrulhar de bicicleta, ele tem por trás uma doutrina, uma filosofia de patrulhamento por equipas que não deve ser adulterada.”
Entrevistado n.º 2 Gomes Ferreira Capitão	“Atualmente, e em regra geral, aquilo que acontece, e salvo raras exceções, o patrulhamento ciclo está todo concentrado aqui na unidade.” “...a situação ideal será haver meios concentrados aqui na USHE, a formação ser toda concentrada aqui na USHE, que é para depois não termos pessoas por exemplo a fazer o patrulhamento ciclo no Algarve que são aqui da unidade, a fazer um patrulhamento ciclo diferente por exemplo do patrulhamento ciclo que é feito na Costa da Caparica por militares do Comando territorial de Setúbal” “... e a situação ideal será haver meios nesta unidade bem como nos Comandos Territoriais.”.
Entrevistado n.º 3 Martins Ferreira Capitão	“É mais vantajoso estar nas unidades territoriais e é mais fácil implementar o meio, desde que esse meio esteja operacional, desde que se tenha homens afetos a esse meio. Se não houver homens afetos ao meio, não é vantajoso ter esses meios na unidade territorial.” “...considero que, à semelhança do que se passa atualmente, o meio ciclo é um meio de reserva, está na unidade de reserva ou especializada, a USHE. Se deslocalizássemos, ou se implementássemos esses meios em todo o território nacional, estamos a trabalhar ao nível dos Comandos Territoriais, então teríamos que trabalhar também na mesma dimensão e aí iríamos coloca-lo na dependência do Destacamento de Intervenção, porque é a reserva do Comando Territorial.”.
Entrevistado n.º 4 Pires Duarte Capitão	“A meu ver o modelo correto seria existir patrulhamento ciclo nas unidades territoriais, para o patrulhamento do dia a dia do Destacamento, mas existir uma unidade de reserva com este tipo de patrulhamento, onde a formação fosse contínua. Acabava por ser mais eficaz, porque nós quando falamos no patrulhamento ciclo na época do veraneio temos de ter sempre uma formação específica para a vertente do turismo.” “Também para os grandes eventos, em que a quantidade de militares é uma vertente que tem que ser equacionada. Perante estas situações é sempre necessário haver uma força que esteja concentrada, esteja melhor enquadrada, melhor formada e que tenha uma sensibilidade especial para esta vertente. Por isso a minha ideia é que as duas vertentes tenham que existir.” “Além do mais esta unidade de reserva deveria ser sempre a

	responsável pela formação e pela passagem da doutrina, a atualização da formação às Unidades Territoriais.”.
Entrevistado n.º 5 Pinto Amaral Capitão	“... julgo que se for para efetivar o patrulhamento durante o ano todo e com implementação a nível nacional, os meios tem que estar nas subunidades operacionais, nos postos, ou nos destacamentos, em última instância nas unidades territoriais.” “Julgo que, e como é próprio da Guarda, também deve haver forças de reserva. E então essas forças de reserva seriam utilizadas à ordem, ou quando se justifica um maior empenhamento, nomeadamente em determinados eventos, na época do verão, por exemplo: no Algarve, nesta zona junto ao litoral, por esse motivo julgo que também poderá estar uma força preparada para patrulhamento ciclo na unidade de reserva.”

A.2.6. Análise da pergunta n.º 6

Quadro n.º 7 - Quadro resumo das respostas à pergunta n.º 6

P6. Atualmente existem na GNR dois conceitos de articulação de forças de patrulhamento ciclo, BTT e <i>TSP</i> . Considera que estes se adequam à realidade portuguesa? Se sim, qual deles se adequa melhor?	
Entrevistados	Ideias principais
Entrevistado n.º 1 Andrade e Sousa Coronel	“Os conceitos são semelhantes.” “São dois conceitos que se complementam.” “O Guarda Nacional Republicano tem de estar preparado para atender um turista. Não é necessário haver Guardas com preparação especial para o turista. Sob pena de poderem surgir situações onde existem indivíduos de nacionalidade portuguesa e turistas de nacionalidade estrangeira, a solicitarem a sua intervenção e o Guarda Nacional Republicano acudir o turista e deixar o cidadão nacional sem apoio. Por isso é que eu acho que, apesar de concordar que foi uma boa iniciativa, acho que neste momento o patrulhamento de BTT é mais eficiente e mais eficaz, mais visível, mais próximo e no fundo, constitui uma mais-valia. Tem é que ser mais desenvolvido e mais incentivado.” “Em algumas situações o modelo seria o modelo BTT, se bem que o modelo <i>TSP</i> é perfeitamente compatível e têm sido aplicados no Segundo Esquadrão os dois modelos são perfeitamente complementares um do outro. Se bem que o conceito de ter as forças de segurança

	voltadas única e exclusivamente para o turismo, é um conceito que a mim faz alguma “espécie”, tenho alguma relutância.”.
Entrevistado n.º 2 Gomes Ferreira Capitão	<p>“Eu penso que sim.” “Ou seja, o <i>Tourist Support Patrol</i>, o que dá, é maior mobilidade ao BTT e emprega outros meios, enquanto que o patrulhamento ciclo foi pensado para atuar em equipa.” “...o <i>TSP</i> é um potenciar do patrulhamento ciclo, porque congrega vários meios e consegue-se de uma forma de maior articulação, patrulhar uma área maior” “...eu penso que tanto o patrulhamento puro BTT como o patrulhamento do <i>TSP</i> (...) aptam-se à realidade do nosso país.”</p> <p>“Aquilo que acontece muitas vezes é que as pessoas têm uma área para patrulhar e desconhecendo as duas realidades e porque viram num sítio qualquer, às vezes pedem aquilo que não é o melhor para eles. Às vezes pedem patrulhamento ciclo e se calhar o melhor seria o patrulhamento <i>TSP</i>. É uma questão de se encaixar as duas modalidades de patrulhamento à área em si e aquilo que se pretende. São como que duas ferramentas diferenciadas. Agora, à que saber implementá-las de forma diferenciada, de forma a tirar o maior proveito de cada uma delas.” “Eu penso é que temos de adaptar estes dois modelos, quer o patrulhamento ciclo, quer o patrulhamento <i>TSP</i>, ao local e ao sítio e às características e às circunstâncias daquilo que nós queremos fazer” “Agora, qual deles é melhor? Acho que são os dois bons. Mas se calhar o <i>TSP</i> adapta-se melhor ali a Fátima e se calhar o patrulhamento ciclo puro e duro adapta-se melhor ao Algarve para patrulhar os parques de estacionamento. Acho que não podes fazer a diferença assim. Tens é duas coisas diferentes e tens que saber adaptá-las à situação.”.</p>
Entrevistado n.º 3 Martins Ferreira Capitão	<p>“Os dois conceitos são válidos desde que eu defina qual a finalidade. Porque, um pelotão constituído, um pelotão BTT, em reforço no Algarve, em termos de continuidade é mais adequado. Depois de definir o que se quer escolhe-se o conceito que melhor se enquadra. O meio é válido. A forma de articulação, se em pelotões BTT, se em pelotões <i>TSP</i>? Não te consigo responder qual é melhor.”</p>
Entrevistado n.º 4 Pires Duarte Capitão	<p>“Adequam-se perfeitamente.” “É assim, o conceito de BTT, eu não concordo com ele. Porque a separação dos militares, apesar de terem meios rádio, em zonas onde existe grande aglomeração de pessoas, um militar sozinho está sempre muito mais exposto do que uma patrulha a dois ou a três militares e é importante não descuidar esta questão da segurança dos militares. É verdade que cinco militares espalhados podem cobrir uma área maior. Mas, acima de tudo há que garantir a segurança dos militares para que possam efetuar o seu trabalho de uma maneira mais eficaz.” “Em termos de <i>TSP</i>, o <i>TSP</i> nasce como conceito para complementar todas as vertentes de</p>

	<p>patrulhamento, a auto, de BTT e neste caso foi também equacionado o patrulhamento moto. Nós estamos a falar numa questão do patrulhamento auto que confere uma solidez maior à patrulha...” “A vantagem do <i>TSP</i>, e o conceito inicial, era aglomerar num conceito único todas as vantagens de todos estes tipos de patrulhamento. Nós numa patrulha <i>TSP</i> conseguimos ganhar todas estas vantagens de cada um deste tipo de patrulhamento. Este é o conceito que eu acredito que seja mais eficaz.” “Claro que quem executa patrulhamento ciclo pode e tem de ter sempre o apoio da patrulha às ocorrências do local onde estão a executá-lo. A vantagem do <i>TSP</i> é que a patrulha auto confere essa proteção que no caso do patrulhamento ciclo é conferida pela patrulha às ocorrências.” “Enquanto o patrulhamento ciclo precisa sempre de um apoio por parte da patrulha às ocorrências, ou de uma outra patrulha que esteja a trabalhar de forma independente, o <i>TSP</i> é totalmente independente a este nível.”</p>
Entrevistado n.º 5 Pinto Amaral Capitão	<p>“Eu julgo que em rigor, deveria ser uma situação única, deveria ser um programa único, nomeadamente realizado por uma unidade de reserva. Porque funcionaria como apoio para eventos e épocas estivais, nas épocas de maior movimento” “Devem portanto estar os dois ligados, o <i>TSP</i> e o patrulhamento ciclo. Porque se formos a ver o veículo auto no <i>TSP</i> serve também como forma de transportar os meios ciclos, através do suporte de bicicletas.” “Essa situação nas subunidades territoriais é difícil fazer, porquanto os atuais veículos não têm as condições dos do programa <i>TSP</i>, trabalham vinte e quatro horas sobre vinte e quatro horas. Por isso é que o patrulhamento é lançado da subunidade para a área da subunidade.” “Julgo que o patrulhamento ciclo e o <i>TSP</i> não devem ser indissociáveis, pois na prática o conceito <i>TSP</i>, deveria estar em todas as patrulhas da Guarda, ou seja, uma boa imagem, bem servir e de proximidade.”</p>

Apêndice B

Questionários

B.1. Formulário do questionário



Academia Militar

Questionário

O meio ciclo na GNR: a sua implementação no dispositivo territorial

Solicito a colaboração de vossa Ex^a no preenchimento do questionário, realizado no âmbito do Trabalho de Investigação Aplicada, subordinado ao tema “O meio ciclo na GNR: a sua implementação no dispositivo territorial” que visa o concluir do curso na Academia Militar.

Este questionário é **anónimo** e será utilizado para fins estatísticos, não contendo nenhuma questão que o possa identificar.

O questionário não é um teste, logo não existem respostas certas ou erradas. A sinceridade das suas respostas é essencial para que os resultados do estudo nos forneçam informações fundamentais.

O questionário é composto por 11 perguntas e demora cerca de 5 minutos a responder.

Para responder ao questionário, deve ler com atenção todas as questões e quando presentes, as respetivas opções de resposta.

Requer-se que **responda a todas as questões**, pois a sua opinião é essencial para alcançar os objetivos deste trabalho.

Solicita-se o seu preenchimento até 15 de julho de 2012.

Atenciosamente,
Aspirante Rui Quintinha

Parte I – Caraterização dos Inquiridos

1. Unidade a que pertence (ex: CTer Porto, USHE):

2. Local que se encontra a patrulhar atualmente (ex: Costa da Caparica):

3. Categoria profissional

☐ Oficial ☐ Sargento ☐ Guarda

4. Género:

☐ Masculino ☐ Feminino

5. Habilitações literárias:

☐ <12º ano de escolaridade ☐ 12º ano de escolaridade ☐ Bacharelato
☐ Licenciatura ☐ Mestrado ☐ Doutoramento

6. Idade:

☐ Menos de 30 ☐ De 30 a 39 ☐ de 40 a 49 ☐ 50 ou mais

7. N.º de anos a executar patrulhamento ciclo:

(Caso apenas tenha executado patrulhamento ciclo no verão, considere cada verão 1 ano)

☐ Menos de 1 ano ☐ Entre 1 e 2 anos ☐ Entre 2 e 4 anos
☐ Entre 4 e 6 anos ☐ Entre 6 e 8 anos ☐ Mais de 8 anos

Parte II – Avaliação do Patrulhamento

Assinale com um (X) o seu grau de concordância com as afirmações que se seguem, tendo em atenção a seguinte escala:

1	2	3	4	5
Discordo Totalmente	Discordo	Nem Concordo nem Discordo	Concordo	Concordo Totalmente

8. Relativamente ao Patrulhamento Ciclo:

	1	2	3	4	5
8.1. Quando executo patrulhamento ciclo sou mais dificilmente reconhecido como agente de autoridade.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8.2. É mais aliciante executar patrulhamento ciclo que outro tipo de patrulhamento.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8.3. Ao executar patrulhamento ciclo sinto maior recetividade por parte da população.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8.4. Sou mais facilmente abordado quando estou a executar patrulhamento ciclo.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8.5. Consigo aperceber-me mais facilmente do que me rodeia quando realizo patrulhamento ciclo.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8.6. Quando realizo patrulhamento ciclo sinto-me mais vulnerável (menos protegido).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8.7. Ao executar patrulhamento ciclo sinto mais dificuldade em chegar às ocorrências.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8.8. Ao executar patrulhamento ciclo tenho mais dificuldade em impor a autoridade.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8.9. O facto de permitir fazer exercício físico motiva-me a executar patrulhamento ciclo.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

9. As maiores dificuldades sentidas quando está a realizar patrulhamento ciclo são:

(Se conveniente pode seleccionar mais que uma)

☐ Falta ou insuficientes meios.

☐ Fraca recetividade por parte da população.

☐ Falta ou insuficiente preparação física.

☐ Fraca recetividade por parte das instituições.

☐ Falta ou insuficiente formação.

☐ Outra(s) (qual ou quais?)

_____.

10. Posso formação específica em Patrulhamento Ciclo.

☐ Sim ☐ Não (Se respondeu que **não** passe à pergunta 11)

10.1. A formação que possuo foi dada na USHE.

☐ Sim ☐ Não

10.2. Como classifica a qualidade da sua formação em patrulhamento ciclo.

Muito má Má Razoável Boa Muito Boa
☐ ☐ ☐ ☐ ☐

Assinale com um (X) o seu grau de concordância relativamente à qualidade dos meios, tendo em atenção a seguinte escala:

1	2	3	4	5
Muito mau	Mau	Razoável	Bom	Muito bom

11. Como classifica os meios disponibilizados para executar patrulhamento ciclo?

	1	2	3	4	5
11.1 Bicicletas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11.2 Fardamento	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11.3 Equipamento (Capacete, luvas, algemas...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11.4 Armamento	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Muito obrigado pela sua colaboração!

Apêndice C

Tabela resumo do patrulhamento ciclo efetuado pelas unidades

Tabela n.º 9 - Resumo das rondas e patrulhamento ciclo efetuado em 2011 e 2012

Unidade	2011			2012 (01/01 a 27/06)			Total		
	Quant.	Efetivo	Kms	Quant.	Efetivo	Kms	Quant.	Efetivo	Kms
CTAveiro	251	493	8057	54	107	1551	305	600	9608
CTBeja	2	2	36	0	0	0	2	2	36
CTBraga	2	4	40	0	0	0	2	4	40
CTBragança	34	60	702	0	0	0	34	60	702
CTCoimbra	426	868	11549	2	4	35	428	872	11584
CTFaro	912	1391	17375	322	536	6931	1234	1927	24306
CTGuarda	0	0	0	1	1	4	1	1	4
CTLeiria	52	125	4680	0	0	0	52	125	4680
CTLisboa	216	326	4722	9	18	255	225	344	4977
CTPorto	248	531	8142	0	0	0	248	531	8142
CTSantarém	88	166	2280	21	34	502	109	200	2782
CTSetúbal	44	65	566	6	12	300	50	77	866
CTV.Castelo	34	66	591	1	1	8	35	67	599
CTV.Real	2	2	24	0	0	0	2	2	24
CTViseu	1	1	60	0	0	0	1	1	60
USHE	202	631	17467	52	180	2507	254	811	19974

Fonte: Comando Operacional da GNR.